

DER MARITIME UMWELTSCHUTZ
DARGESTELLT ANHAND VON TANKERUNFÄLLEN

Inaugural - Dissertation
zur
Erlangung des Grades eines
Doktors der Rechte
durch die Rechtswissenschaftliche Fakultät der
Westfälischen Wilhelms - Universität zu Münster

vorgelegt von
Iris Nehlmeyer - Günzel
aus Unna

Münster 1986

Dekan: Professor Dr.Dr.Bleckmann

Erstreferent: Professor Dr.Dr.Bleckmann

Zweitreferent: Professor Dr.Stober

Tag der mündlichen Prüfung: 9.6.1986

Herrn Prof.Dr.Dr. A.Bleckmann möchte ich an
dieser Stelle für die Ermöglichung dieser
Arbeit und die mir dabei gewährte Freiheit
danken.

Besonderen Dank schulde ich auch meinen Eltern
für das in mich gesetzte Vertrauen und ihre
freundliche Unterstützung.

DER MARITIME UMWELTSCHUTZ

DARGESTELLT ANHAND VON TANKERUNFÄLLEN

<u>EINLEITUNG:</u>	S. 1
1. Kapitel: <u>Das ungelöste Problem der Meeresverschmutzung</u>	S. 4
I. Inhalt und Bedeutung des Meeres	S. 7
II. Allgemeiner Überblick über die wichtigsten Verschmutzungsstoffe, ihre Einbringungswege und Auswirkungen	S. 9
1. Metalle	S. 9
2. Versenkungsstoffe	S. 11
3. Chemikalien	S. 17
4. Häusliche Abfälle	S. 21
5. Öle	S. 22
a) Gründe für die Ölverschmutzung der Ozeane	S. 23
b) Abbau des auf der Meeresoberfläche schwimmenden Erdöls	S. 25
c) Folgen der Ölverschmutzung auf die maritime Umwelt	S. 29
2. Kapitel: <u>Anstieg der Welttankertonnage und der Tankerunfälle von 1960 - 1980</u>	S. 33
I. Zunahme der Tankerflotten aufgrund des wachsenden Ölverbrauchs der westlichen Welt	S. 33
II. Zunahme der Tankerunfälle und deren Hauptursachen	S. 41
1. Unfallbedingte Ölverschmutzung weltweit	S. 44
2. Unfallbedingte Ölverschmutzung in europäischen Gewässern	S. 45
3. Menschliches Versagen als Hauptursache von Tankerunfällen	S. 47
a) menschliches Versagen auf See	S. 48
b) menschliches Versagen im Hafen	S. 52

3. Kapitel: <u>Die Entwicklung des maritimen Umweltschutzes bis zur Torrey Canyon-Katastrophe im März 1967</u>	S. 54
I. Eingriffsmöglichkeiten der Küstenstaaten aufgrund internationalen öffentlichen Seerechts	S. 54
1. Grundsatz der Freiheit der Meere	S. 54
a) historische Entwicklung des Grundsatzes	S. 55
b) Einräumung begrenzter Nutzungsrechte und Pflichten zur Unterlassung schädlicher Einwirkungen	S. 58
c) Verschmutzung der See als Nutzung i.S.v. Art. 2 KHS	S. 59
2. Verbot der Meeresverschmutzung aus dem Grundsatz der nachbarlichen rechtlichen Beziehungen	S. 62
3. Das Verbot der Meeresverschmutzung aufgrund des internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl von 1954 (Oilpol 1954)	S. 63
a) Die Rechtsstellung von Tankern in ihrer Abhängigkeit von der völkerrechtlichen Lage der Meeresflächen	S. 64
aa) Das Küstenmeer	S. 64
bb) Die Anschlußzone	S. 66
cc) Die Hohe See	S. 68
b) Eingriffsmöglichkeiten der Küstenstaaten aufgrund des internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl von 1954 (Oilpol 1954)	S. 69
c) Neufassung des Abkommens im Jahre 1962	S. 76

4. Eingriffsmöglichkeiten der Küstenstaaten nach der Genfer Seerechtskonferenz von 1958	S. 76
a) Verbot der Ausübung staatlicher Hoheitsgewalt des Küstenstaates gegenüber Schiffen fremder Flagge aus Art. 6 KHS	S. 78
aa) Prinzip der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates	S. 79
bb) Fortsetzung der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates an gestrandeten Schiffen und Wracks	S. 80
b) Anwendbarkeit von Ausnahmeregeln zu Art. 6 KHS	S. 83
aa) Anwendbarkeit von Art. 24 der Konvention über die Hohe See	S. 83
bb) Art. 24 der Konvention über das Küstenmeer und die Anschlußzone	S. 86
(1) Schutzgüter des Art. 24 KKA	S. 86
(2) die maritime Umwelt als Schutzgut	S. 89
(a) direkte Anwendbarkeit des Art. 24 KKA	S. 90
(b) analoge Anwendbarkeit des Art. 24 KKA	S. 91
(3) Erweiterung des Art. 24 KKA über Kontrollrechte hinaus	S. 91
(4) Ausdehnung der Schutzgüter des Art. 24 KKA auf Maßnahmen zur Gefahrenabwehr	S. 92
II. Eingriffsmöglichkeiten der Küstenstaaten gegen gestrandete Tanker nach allgemeinem Völkerrecht dargestellt anhand der "Torrey Canyon-Katastrophe" im März 1967	S. 94
1. Gewohnheitsrechtliche Anerkennung der Ausübung von Sonderrechten in der Anschlußzone	S. 94

2. Rechtfertigung der Eingriffsmaßnahmen der Küstenstaaten nach allgemeinem Völker- recht	S. 95
a) der Unfallhergang	S. 99
b) Die Rechtfertigung der Zerstörung der Torrey Canyon nach allgemeinem Völker- recht	S. 104
aa) Das Institut der Selbsthilfe im weiten Sinn	S. 105
bb) System des internationalen Notrechts	S. 107
(1) Das Institut der Selbstverteidigung	S. 108
(2) Das Institut des Selbstschutzes	S. 109
(3) Das Institut der Selbsthilfe im engen Sinn	S. 111
(a) Verantwortlichkeit des Flaggen- staates für das Handeln der Privatpersonen	S. 113
(aa) Verantwortlichkeit des Flaggenstaates aus Art. 5 KHS	S. 114
(bb) Verantwortlichkeit des Flaggenstaates aus Art.10 KHS	S. 116
(b) Verantwortlichkeit des Flaggen- staates aus der Registrierung von Tankern	S. 117
cc) Das Institut des Notstandes	S. 122
(1) Anerkennung der Rechtfertigung "Notstand im Völkerrecht"	S. 122
(2) Definition des Begriffs "Notstand"	S. 125
(3) Voraussetzungen des Notstandes	S. 126
(a) unmittelbare Gefahr für die Existenz und die lebens- wichtigen Interessen eines Staates	S. 126
(aa) Ölpest nur als finanzielles Problem des Staates	S. 127
(bb) Bombardierung als letztes Mittel zum Schutz lebens- wichtiger Güter des Staates	S. 130
(b) Zusammenfassung des 3. Kapitels	S. 131

4. Kapitel: <u>Die rechtlichen Auswirkungen der "Torrey Canyon-Katastrophe" auf den maritimen Umweltschutz</u>	S. 133
I. Die internationalen Übereinkommen zur Abwehr drohender Ölkatastrophen als Folge des "Torrey Canyon-Unglücks"	S. 133
1. Beauftragung der IMCO zur Erstellung einer Konvention zum Schutz der Küsten vor Ölverschmutzung	S. 133
a) Gründung und Aufgabenbereich der IMCO	S. 134
b) Die wichtigsten Gremien der IMCO	S. 138
c) Die IMCO-Konferenz von November 1969	S. 140
2. International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties Brussels 1969	S. 141
a) Grundzüge des Abkommens	S. 141
b) Voraussetzungen des Maßnahmerechts	S. 143
aa) sachliche Voraussetzungen des Maßnahmerechts	S. 144
bb) formelle Voraussetzungen des Maßnahmerechts	S. 147
cc) Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen	S. 148
dd) Schadensersatzpflicht des Küstenstaates für unverhältnismäßige Maßnahmen	S. 150
3. Protocoll relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil - 1973	S. 152
II. Globale internationale Abkommen zur Verhütung des Erbringens von Öl ins Meer	S. 154
1. Oilpol 1969	S. 154
2. Marpol 1973 - internationale Konferenz über Meeresverschmutzung in London vom 08.10. bis 02.11.1973	S. 155
a) Aufbau und Inhalt des Übereinkommens	S. 155
b) Kritik am Übereinkommen	S. 159

3. Erweiterung von Marpol 1973 durch Marpol 1978
- internationale Konferenz über Tanksicherheit und Verhütung der Meeresverschmutzung vom Februar 1978 S. 161
 - a) Erforderlichkeit der Änderung von Marpol 1973 aufgrund der Zunahme der Tankerunfälle S. 162
 - b) Beurteilung der Vorschläge von Präsident Carter S. 167
 - c) Ergebnisse der Konferenz S. 168
 4. Internationales Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See mit Protokoll 1978 (Solas 1974/78) S. 169
 5. Zusammenfassung der wichtigsten Neuerungen in Oilpol 1969, Marpol 1978 und Solas 1978 S. 171
 6. Ratifizierung der wichtigsten Tankerabkommen durch die Flaggenstaaten mit der höchsten Welttankertonnage S. 172
- III. Globale internationale Abkommen zur Verhütung des Einbringens von Schadstoffen S. 174
1. Internationale Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen - London 1972 S. 174
 2. Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus - Paris 1974 S. 176

5. Kapitel: <u>Regionale internationale Abkommen zum Schutz der maritimen Umwelt vor Ölverschmutzung</u>	S. 178
I. Agreement for Mutual Assistance in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil - Bonn 1969	S. 178
II. Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft - Oslo Dumping Convention 1972	S. 181
III. Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area - Helsinki 1974	S. 183
IV. Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution - Barcelona 1976	S. 186
6. Kapitel: <u>Die Entwicklung des maritimen Umweltschutzes auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaft nach der "Amoco Cardiz"-Katastrophe im März 1978</u>	
I. Der Unfallhergang der "Amoco Cardiz"-Katastrophe	S. 190
II. Die Entwicklung des maritimen Umweltschutzes auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaft nach der "Amoco Cardiz"-Katastrophe	S. 192
1. Der Vorschlag Frankreichs, auf der dritten Seerechtskonferenz die Befugnisse der Küstenstaaten zu stärken und zu erweitern	S. 199
2. Ergebnisse der dritten Seerechtskonferenz in bezug auf die Stärkung der Rechte der Küsten- und Hafenstaaten vor Tankerunfällen	S. 201
<u>Ausblick:</u>	S. 204
<u>Anhang 1:</u> Skizzen zum Inkrafttreten der oben genannten Ölverschmutzungsabkommen	S. 212
<u>Anhang 2:</u> Skizzen und Tabellen über weltweite Tankerunfälle	S. 217
<u>Anhang 3:</u> Skizzen und Tabellen über weltweite Ölproduktion und Vertrieb	S. 223

L I T E R A T U R V E R Z E I C H N I S

=====

- | | |
|---------------------------------|--|
| Action against Oil
Pollution | A guide to the main intergovern-
mental and industry organisations
concerned with oil pollution in
the marine environment
London 1983 |
| Anand, R.P. | Legal Regime of the Sea-Bed in
the Developing Countries
New Dehli 1975 |
| Anzilotti, D. | Lehrbuch des Völkerrechts, Bd. I
Berlin, Leipzig 1929 |
| Ballenegger, J. | La Pollution en droit inter-
national
Genf 1975 |
| Bender, F. | The Mineral Resources Potential
of the Earth
Stuttgart 1979 |
| Berber, F. | Lehrbuch des Völkerrechts,
1. Band, 2. Auflage
München 1975 |
| Berber, F. | Lehrbuch des Völkerrechts,
2. Band, Kriegeerecht
München, Berlin 1962 |
| Berber, F. | Rechtsquellen des internationalen
Wassernutzungsrechts
München 1955 |
| Bernie, P.W.,
Mason C.M. | Oil and gas: The International
Regime in: Mason, C.M.: The
effective management of resources,
The international politics of the
North Sea
London, New York 1979 |
| Blumer, M. | Oil Pollution of the Ocean
XV Oceanus 3
(Oct. 10, 1969) |

BP Statistical Review of
World Energy 1981

The British Petroleum Company
P.I.C.
A.F.G. Scanlan
Public Affairs and Information
Department
Britannic House, Moor Lane,
London EC 2 Y 9 BU

BP Statistical Review of
the World Oil Industry

London 1980
Herausgegeben:
The British Petroleum Company
Limited
Britannic House, Moor Lane,
London EC 2 Y 9 BU

Brown, E.D.

The Legal Regime of Hydrospace
London 1971

Brown, E.D.

The Lessons of the Torrey Canyon,
International Law Aspects
in:
Current Legal Problems
(21) 1968, S. 113 bis 116

Brownlie, J.

Principles of Public Inter-
national Law
2. Auflage, oxford 1973

Butler, W.E.

The Soviet Union and the Law
of the Sea
Baltimore and London 1971

Calfish, L.

International Law and Ocean
Pollution: the Present and the
Future
in:
8. Revue belge en droit inter-
national 7 - 33 (1972)

Casualty Report

Lloyd's Register of Shipping
Tanker Invisory Center Inc.
21.03.1978, New York

Cheng, B.

From Air Law to Space Law
in:
Current Legal Problems 13,
(1960) S. 228 bis 254

- Cheng, B. General Principles of Law as applied by International Courts and Tribunals
London 1953
- Cole, A. Marine Pollution - Facts and Fiction, the Situation in Britain in:
Ocean Management, 5, 1979
S. 263 bis 278
- Colombos, J.C. International Law of the Sea
London 1962
- Colombos, J.C. Internationales Seerecht
München und Berlin 1963
- Concawe A field guide to coastal oil spill control and clean-up techniques, report no. 9/81
Den Haag, September 1981
- Cowell, E.B. Ecological Effects of Oil Pollution
London 1967
- Cowell, E.B. Oil Pollution of the Sea
London 1972
- Dahm, G. Völkerrecht, I. Band
Stuttgart 1958
- Dahm, G. Völkerrecht, II. Band
Stuttgart 1961
- Dahmen, W.G. Die völkerrechtliche Stellung der Fluginsel
Diss. Köln 1935
- de Hoyos, D. UNEP, The Mediterranean Conferences, Harv. Int. Law Journal 1976, S.639
- Deutsche Forschungsgemeinschaft Forschungsbericht: Abwässer in Küstennähe
Bonn Bad-Godesberg 1973

- | | |
|---|---|
| Die IMCO muß sich jetzt
bewähren | Hansa 1978 (115), S. 221 |
| Diskussionsbeitrag des
VDR | in:
Hansa 8/1978, S. 643 bis 645 |
| Du Pontavice | Pollution
in:
Bouchez-Kaijen, The Future Law
of the Sea
Den Haag 1973 |
| EG-Seeschiffahrtspolitik
Billigflaggen | Wirtschafts- und Sozialausschuß
der europäischen Gemeinschaften
Stellungnahme
Brüssel 1979 |
| Ehlers, P. | Die Tätigkeit der IMCO von
1585 bis 31.03.1968
in:
JIR 15 (1969), S. 707 |
| Ehlers, P., Kunig, P. | Abfallbeseitigung auf Hoher See
Hamburg 1978 |
| Ehmer, J. | Der Grundsatz der Meeresfreiheit
und das Verbot der Meeresver-
schmutzung
Berlin 1975 |
| ESSO | ESSO Magazin 3/1978; 2/1981
Herausgeber:
ESSO AG, Presse und Informations-
abteilung, Kapstadtring 2,
2000 Hamburg 60 |
| Friedmann, W. | Selden Redivivus-Towards a
Partition of the Seas?
in:
AJIL 65 (1971) S. 757 bis 770 |
| Fye, P. | Ocean Science and Marine Resources
in:
Gullion 1981, S. 17 bis 68 |
| Gerlach, S.A. | Meereskundliche Untersuchung von
Ölunfällen, Institut für Meeres-
forschung
Bremerhaven 1978 |

- Gerlach, S.A. Meeresverschmutzung und Therapie
Berlin 1976
- Gidel, G. Le Droit International de la Mer
Bd. I, S. 124-200
Chateauroux 1932
- Glassner, M.I. The Law of the Sea
in:
Focus, Vol: XXVIII, No. 4
March, April 1978
- Global 2000 Bericht an den Präsidenten,
herausgegeben von Council on
Environmental Quality und dem
US-Außenministerium Gerold O. Barney,
Study Director
Washington 1980
- Goldberg, E. The Health of the Oceans
Paris, UNESCO, 1976
- Graßhoff, C. Meeresverschmutzung und Umwelt-
schutz
Sonderbeilage in:
"Der Mensch und die Technik" zur
Süddeutschen Zeitung vom 13.11.73,
S. III
- Gründling, L. Ölunfälle bei der Ausbeutung des
Festlandsockels
Zeitschrift für ausländisches
öffentliches Recht (37) 1977,
S. 530 bis 570
- Hakapää, K. Marine Pollution in International
Law
Helsinki 1981
- Harwood, M. Oil and Water
Harper's
September 1978, S. 43 bis 62
- Haucke, M. Piratensender auf See
München 1968
- Hecker, H. Verhütung der Ölverschmutzung des
Meeres durch internationale
Regelungen
MDR 12/1961, S. 986 bis 988

- Helas, G.J. Tagung der Redaktionsgruppe des IMCO-Ausschusses für Rettungsmittel über die Überarbeitung des Kapitels III von Solas 1974 Seewirtschaft 8 (1976), 2
- Hempel, G. Meeresverschmutzung
in:
Zur Sache, Umweltschutz I
Bonn 1971
- Herber, R. Das internationale Übereinkommen über die Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung auf See
in:
Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 1970, S. 223 bis 252
- Heydte, F.a. Völkerrecht
Köln 1958 bis 1960
- Hoog, H. Die Genfer Seerechtskonferenz von 1958 und 1960
Frankfurt am Main/Berlin 1961
- Hüfner, K. Die Vereinten Nationen und ihre Sonderorganisationen
Deutsche UNESCO Kommission
Bonn 1983
- Hunnings, P. Pirate Broadcasting in European Waters, International and Comparative Law Quarterly 14 (1965), S. 410 bis 433
- Jaenicke, G. Maßnahmen zur Reinerhaltung der Meere
in:
Zur Sache, Umweltschutz I
Bonn 1971
- Jaenicke, G. Rechtliche Probleme der Meeresnutzung und Meeresforschung
in:
From the Law of the Sea Towards an Ocean Space Regime, S. 29
Hamburg, Frankfurt am Main 1972

- Jaenicke, G. Fischereifreiheit auf der
Hohen See
DGVR 15, S. 668
- Jeans, L.E. in:
Schiff und Hafen (26) 1974, S.36
- Jenisch, U. Meeresverschmutzung als inter-
nationales Problem
in:
Außenpolitik 22, Jahrgang 1971,
S. 660 bis 6669
- Jennings, E. The Caroline and Mc Leod Cases
in:
AJIL 32 (1938), S. 82 ff.
- Jernelöv A., Rosenberg R.,
Jensen S. Biological effects and physical
prosperities in the marine
environment of aliphatic
chlorinated by products from
veriychloride production
in:
Water Research 6 (1972),
S. 118 bis 1191
- Johnson, D. IMCO: The first four years
in:
ICLQ 1963, S. 31
- Johnston, D.M. The International Law of
Fisheries. A Framework for
Policy - Oriented Inquiries
New Haven, London 1965
- Johnston, St.P. The Pollution control Policy of
the European Communities
London 1979
- Juda, L. IMCO and the Regime of Ocean
Pollution by ships
in:
ICLQ 1977, S.558
- Juda, L. IMCO and the regulation of ocean
pollution from ships
in:
The international and comparative
law Quarterly 26 (3) 1977,
S. 558 bis 584

- Krämer, H.R. Die Nordsee in der EWG
Europa Archiv (33) 1978,
S. 571 bis 580
- Krause, W. Ölpest
in:
Stern (32) vom 30.07.1981,
S. 116 bis 119
- Krüger, H. Die Freiheit der Schifffahrt im
Lichte der Vereinheitlichung
des Seerechtes in:
Hoog, Die Genfer Seerechts-
konferenz von 1958/60, S. 7 bis 11
- Kuhn, W.B. Das Problem des völkerrechtlichen
Notstandes unter besonderer Be-
rücksichtigung der amerikanischen
Maßnahmen in der Kubakrise 1962,
Dissertation München 1966
- Lapradelle-Politis Le droit de l'Etat sur la mer
territoriale in: 5 RGDIP 1898,
S. 264 bis 284; S. 309 bis 347
- Lloyd's Major Tanker
Oil Spills Lloyd's Shipping Information
Service 4 Lloyd's Avenue,
London EC3N3ED
- Lloyd's Register of
Shipping Casualty Report,
Statistical Summary of Merchant
Ships Totally Lost during 1978
London, September 1979
- Major Tanker Oil Spills
from Torrey Canyon until
now Tanker Advisory Center, Inc.,
Newsletter 21. March 1978
- Mc Dougal/Burke The Public Order of the Oceans
New Haven, London 1962
- Manca, P. Project of Convention on
Liability for pollution of the
sea
in:
Europäisches Transportrecht 4
(1969), S. 2 bis 48
- Martens, E. Küstenstaatliche Meeres-
jurisdiktion, Treuhänderisches
Tätigwerden
Göttingen 1982

- | | |
|--|--|
| Mostart, N. | Supertanker
in:
Tagesspiegel vom 11.01.1967 |
| Münch, J. | Der diplomatische Schutz für
Schiffe
in:
Recht über See, S. 231 bis 250
Hamburg 1979 |
| Münch, J. | Völkerrecht
Berlin 1971 |
| Münnich, W. | IMCO-Aktivitäten und Schiff-
sicherheitsbestimmungen im Hansa
(115) 1978, S.304 bis 306 |
| Öl auf dem Meer - wer trägt
den Schaden | April 1978, Shell Briefing Service |
| Öl auf dem Meer | ESSO AG: Presse und Informations-
abteilung, Sept. 1978 |
| Öl und Gas aus dem Meer | Shell Briefing Service, März 1983
herausgegeben von:
Deutsche Shell AG, Überseering 35,
2000 Hamburg |
| Ölunfallbekämpfung im See-
und Küstengebiet der Bundes-
republik Deutschland | Bremen 1984
Herausgeber:
Der Bundesminister für Verkehr,
Postfach 200100, 5300 Bonn 2 |
| Oesau, M. | Sicherheit in der Seeschifffahrt
und Umweltschutz
in:
Wissenschaftliche Beiträge der
IH für Seefahrt Warnemünde/
Wustrow, Heft 3/79, S. 73 bis 77 |
| Oppenheimer-Lauterpacht | International Law, I. Band,
8. Auflage
London/New York/Toronto 1955 |
| Osieke, E. | Flags of Convenience Vessels
in:
American Journal of International
Law Vol. 73 (1979), S.604 bis 625 |

- Schwarzenberger, G. The fundamental Principles of
International Law
RC 1955 I, S. 195
- Seidl-Hohenfeldern, I. Völkerrecht, 5. Auflage
Köln/Berlin/Bonn/München 1980
- Sibtrop, M.M. Oceanic Pollution - A Survey
and some Suggestions for Control
London 1969
- Smith, J.E. Torrey Canyon Pollution and
Marine Life
A Report by the Plymouth Laboratory
of the Marine Biological
Association of the U.K.
Cambridge 1968
- Sohnke, F. Die Torrey Canyon Katastrophe
in:
Hansa, 104, (1967), S. 1704 - 1706
und 1762 - 1765
- Sprout, H.U.M. The Ecological View point -
and others
in:
Black-Falk Structure, S.569 - 605
- Stehr, K. Die Londoner Ölverschmutzungs-
konferenz von 1962
in:
Hansa 1962, S.1651
- Steiger, H. Schutz der Küsten vor Verschmutzung
vom Meer aus
in:
Deutsches Verwaltungsblatt
1979 S. 205 - 221
- Stelter, F. Hat die IMCO sich bewährt?
Hansa 115 (1978), S. 635 bis 637
- Stelter, F. Internationale Konferenz über
Meeresverschmutzung
in:
Hansa, 110, (1973), S.2103 - 2108

- Stelter, F. Internationale Konferenz über
Tankersicherheit und Verhütung
der Meeresverschmutzung
in:
Schiff und Hafen, Heft 4
(1978), S.301 bis 307
- Strupp-Schlochauer Wörterbuch des Völkerrechts,
I. Band, 2. Auflage
Berlin 1960
- Strupp-Schlochauer Wörterbuch des Völkerrechts
III. Band, 2. Auflage
Berlin 1962
- Tanker Regulation and
Compensation Regimes an
update Exxon Marine V. 24 No. 2
- Tankers and the Flags
They Fly Exxon Background Series
June 1979
- Tiews, K. Meeresverschmutzung
in:
Zur Sache, Umweltschutz I
Bonn 1971
- Tiews, K. Meeresverunreinigung in ihrer
Bedeutung für die Fischerei
in:
Allgemeine Fischwirtschaftszeitung
15/1972
- The Impact of IMCO
Regulations on the Tanker
Industry in:
Fairplay 23. July 1981, S.23 - 25
Vol. 279 No. 5108
- The Torrey Canyon Great Britain Home Office,
Presented to Parliament by the
Secretary of State for the Home
Department by Command of Her
Majesty
Cmd.3246, S. 1 bis 10
London 1967

- Weyde, G. Die Kontrolle der Meeresverschmutzung
Dissertation
Augsburg 1975
- Weyding, C. Maritimer Umweltschutz
in:
Wissenschaftliche Beiträge
Heft 3 / 1979, S. 67 bis 72
- Weysser, V.K. Ölpest im Atlantik
in:
Quick vom 26. Mai 1976
- Winslow, R. The Story of the Argo Merchant
Oil Spill "Hard Aground"
New York 1978
- Wolf, K.D. Die Dritte Seerechtskonferenz
der Vereinten Nationen
Baden-Baden 1981
- Wolfrum, R. Der Umweltschutz auf Hoher See,
Internationale wie nationale
Maßnahmen und Bestrebungen
in:
Verfassung und Recht in Übersee
1975, 2. Quartal, S. 201 bis 219
- Wolfrum, R. Die Auswirkungen der 3. Seerechts-
konferenz der Vereinten Nationen
auf den Umweltschutz des Nordsee-
raumes, März/April 1979, Bonn:
Externes Gutachten für den Rat
von Sachverständigen für Umwelt-
fragen
Bonn 1979
- Wolfrum, R. Die Beschränkung der Freiheit der
Schifffahrt durch das kanadische
Arctic Water Pollution Prevention
Act sowie die internationalen
Übereinkommen zum Schutze der
Meeresumwelt
in:
Berichte der deutschen Gesell-
schaft für VR, Heft 15, 1975,
Karlsruhe 1975

Wong, W.

Die völkerrechtliche Stellung der
künstlichen Inseln auf dem Meer
Diss. Heidelberg 1973

Zur Sache

Themenparlamentarischer
Beratung, 1971, Nr. 3
Bonn 1971

Abkürzungsverzeichnis

A	= Anmerkung
a.A.	= anderer Ansicht
a.a.O.	= am angegebenen Ort
ABl	= Amtsblatt
Abs.	= Absatz
ADI	= Académie du Droit International
AdV	= Archiv des Völkerrechts
AJIL	= American Journal of International Law
A.M.C.	= American Maritime Cases
Ann.	= Annuaire
Ann.Franc.Dr.Int.	= Annuaire Francais du Droit International
AöR	= Archiv des öffentlichen Rechts
Art.	= Artikel
A-Zone	= Anschlußzone
Bd.	= Band
BGBL	= Bundesgesetzblatt
BGH	= Bundesgerichtshof
BRD	= Bundesrepublik Deutschland
BRT	= Bruttoregistertonnen
BSchG	= Binnenschiffahrtsgesetz
BYIL	= British Yearbook of International Law
CYIL	= Canadian Yearbook of International Law
CMI	= Comité Maritime International
ders.	= derselbe
DGVR	= Deutsche Gesellschaft für Völkerrecht
d.h.	= das heißt
DVBL	= Deutsches Verwaltungsbaltt
DVZ	= Deutsche Verkehrszeitung
EA	= Europa Archiv
EEZ	= Exclusive Economic Zone
EG	= Europäische Gemeinschaft

FAO	= Food and Agriculture Organisation
FAZ	= Frankfurter Allgemeine Zeitung
Floc	= Flag on Convience
FN	= Fußnote
GA	= General Assembly
gem.	= gemäß
GESAMP	= Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution
GYIL	= German Yearbook of International Law
Hrsg.	= Herausgeber
IAEA	= International Atomic Energie Agency
ICJ	= International Court of Justice
ICLQ	= International and Comarative Law Quarterly
i.d.F.	= in der Fassung
IDI	= Institut de Droit International
IGH	= Internationaler Gerichtshof
IGWGMP	= Intergovernmental Working Group on Marine Pollution
ILA	= International Law Association
ILC	= International Law Commission
ILM	= International Legal Materials
ILR	= International Law Review
IMCO	= International Maritime Consultative Organisation
IOC	= Intergovernmental Oceanographic Commission
JIR	= Jahrbuch für Internationales Recht
KHS	= Konvention über die Hohe See
KKA	= Konvention über Küstenmeer und Anschluß-zone
LNTS	= League of Nations Treaty Series
MDR	= Monatszeitschrift für Deutsches Recht

MSC	= Maritime Safety Committee (IMCO)
m.w.N.	= mit weiteren Nachweisen
Ned. Tijdschr.v. Int. Recht	= Nederlands Tijdschrift voor Inter- national Recht
NJW	= Neue Juristische Wochenschrift
Nord. Tidskr.f. Int. Ret	= Nordisk Tidsskrift for International Ret
NPC	= National Petroleum Council (USA)
OAU	= Organisation of African Unity
ODT	= Ocean Development Tax
OECD	= Organisation for Economic Cooperation and Development
Off.Rec.	= Official Records
PCIJ	= Permanent Court of International Justice
RabelsZ	= Zeitschrift für ausländisches und inter- nationales Privatrecht, begründet von Ernst Rabel
RC	= Recueil des Cours de l'Académie de Droit International
Res.	= Resolution
RGDIP	= Revue Générale de Droit International Public
RSNT	= Revised Single Negotiating Text vom 06.05.1976
S.	= Seite
sm	= Seemeile
SNT	= Informal Single Negotiating Text vom vom 07.05.1975
s.o.	= siehe oben
sog.	= sogenannt
StIGH	= Ständiger Internationaler Gerichtshof
s.u.	= siehe unten
Suppl.	= Supplement
UdSSR	= Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
UN	= United Nations

UNCLOS	= United Nations Conference on the Law of the Sea
UNCTAD	= United Nations Conference on Trade and Development
UN Doc.	= United Nations Document
UNEP	= United Nations Environment Programme
UNESCO	= United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation
UNTS	= United Nations Treaty Series
USA	= United States of America
UK	= United Kingdom
vgl.	= vergleiche
VN	= Vereinte Nationen
Vol.	= Volume
VR	= Völkerrecht
VRÜ	= Verfassung und Recht in Übersee
WBVR	= Wörterbuch des Völkerrechts
WHO	= World Health Organisation
WSD	= Wasser und Schifffahrtsdirektion
YBILC	= Yearbook of the International Law Commission
YBWA	= Yearbook of World Affairs
ZaöRV	= Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht
z.B.	= zum Beispiel
ZfW	= Zeitschrift für Wasserrecht
ZVR	= Zeitschrift für Völkerrecht

DER MARITIME UMWELTSCHUTZ DARGESTELLT
ANHAND VON TANKERUNFÄLLEN

Einleitung:

Am 25. Juli 1981 lief die "Afran Zenith" in der Elbe kurz vor ihrem Bestimmungshafen Hamburg auf Grund und schlug leck. Schon ein paar Minuten später trieb das erste Öl an Land. Mindestens 300 Tonnen - so schätzte später die Hamburger Umweltbehörde - flossen in den nächsten Stunden aus einem der 20 Tanks, wurden vom Wind auf das nördliche Elbufer gedrückt und verschmutzten die Strände, Kaimauern und Stege. Für mehrere Stunden wurden Uferstraßen und Promenaden gesperrt, da sich aus dem Rohöl explosive Gase bildeten.¹ Durch die Strandung der "Afran Zenith" in der Elbe wurde die Problematik der Meeresverschmutzung durch Tankerunfälle wiederum in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt. Die Durchsicht der internationalen Presse zeigt, daß kaum ein Tag vergeht, an dem die Weltschiffahrt nicht von einer Reihe mehr oder weniger schwerer Schiffskollisionen, Grundberührungen, Schiffsbränden usw. betroffen wird, in deren Folge nicht selten der Verlust von Schiffen und der Ladung eintritt, und auch der Tod von Menschen zu beklagen ist, sondern auch zugleich die Umwelt in katastrophalem Maße berührt wird, wie die Tankerunfälle der "Torrey Canyon", der "Argo Merchant" und der "Amoco Cardiz" aufzeigen.²

1) Hansa (118), 1981, S.1121
Krause, S.117

2) Oseau, S.73
Quick vom 11.03.1982, S.33

Während in der Weltschifffahrt bislang die wirtschaftlichen Aspekte wie Sicherung von Schiff und Ladung im Vordergrund standen, rückte nun aufgrund der Tankerunfälle und der mit ihnen verbundenen Ölkatastrophen der maritime Umweltschutz mehr und mehr in den Vordergrund. Diese Entwicklung wurde durch die "Torrey Canyon-Katastrophe" im Jahre 1967 eingeleitet.¹

Die Strandung der "Torrey Canyon" vor der britischen Küste gilt bis heute als die größte Ölkatastrophe, die sich vor einer Küste abgespielt hat. 11.000 Liter Öl ergossen sich ins Meer und verseuchten zuerst die britische und dann aufgrund der Meeresströmungen auch noch die französische Küste.²

Durch diese Umweltkatastrophe veranlaßt, ersuchte die britische Regierung erstmalig die Intergovernmental Maritime Consultative Organisation (IMCO), eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, mit Sitz in London, sich der rechtlichen Problematik von Tankerunfällen anzunehmen und gab damit den Anstoß zu weltweiten Arbeiten und Konsultationen, die am 29.11.1969 zu ihrem ersten sichtbaren Erfolg führten. An diesem Tage verabschiedete eine von der belgischen Regierung auf Veranlassung der IMCO einberufene Staatenkonferenz zwei internationale Übereinkommen, die für künftige Tankerunfälle bessere Rechtsregeln schaffen sollten.³

1) Oseau S. 73

2) Reintanz S. 713

The Torrey Canyon, Home Office, S. 3,4

3) L.E. Jeans in Schiff und Hafen (26) 1974 S. 36

Zwar wurde durch diese zwei Abkommen die Rechtslage übersichtlicher, aber das Lloyd's Schiffsregister in London verzeichnete in den nachfolgenden Jahren eine kontinuierlich steigende Zunahme von Tankerunfällen und die zum größten Teil mit ihnen verbundenen Ölkatastrophen.¹ Auf Betreiben der IMCO wurden die Tankerunfälle mit den einschneidendsten Folgen für die maritime Umwelt analysiert. Die aus diesen Studien gewonnenen neuen Erkenntnisse führten zu weltweiten internationalen Abkommen, die sich alle das Ziel setzten, künftige Tankerunfälle zu vermeiden, die maritime Umwelt zu schützen und für die Nachwelt zu erhalten.

Ob es der Menschheit gelingen wird, ein ökologisches Überleben der Ozeane zu sichern, wird die Zukunft zeigen.² Die internationalen Abkommen zum Schutze der Meere vor Tankerunfällen und damit verbundenen Ölkatastrophen sind ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung.

-
- 1) Casualty Report, Lloyd's Register of Shipping Tanker Invisory Center, Incl., 21.03.1978, New York
 - 2) Jaques Piccard sagt voraus, daß jegliches Leben im Meer in 25 Jahren vernichtet sein wird, wenn der gegenwärtige Trend anhält:
vgl. Friedmann, Selden, Revivus, S.769

1. Kapitel: Das ungelöste Problem der Meeres-
verschmutzung

Seit alters her benutzen Menschen das Meer, besonders die Küstengewässer, als Nahrungsquelle und als Schifffahrtswege. Seit nicht allzu langer Zeit wird das Meer auch für die Einbringung von Schadstoffen benutzt.¹ Sozusagen dienen die Meere und Ozeane als riesige Abfalleimer, deren Reservoir als einfach unerschöpflich galt.² Bevor der Mensch das Meer als riesigen Abfalleimer für Schadstoffe entdeckte, fand der Transport von Materialien in das Meer normalerweise nur durch Flüsse, Wind oder Gletscher statt; der Mensch hat noch zwei weitere Transportwege hinzugefügt: den durch Schiffe und Abwasserleitungen.³ Jahrelang wurden von der Industrie bedenkenlos Schadstoffe ins Meer eingebracht, ohne zu bedenken, daß das maritime Öko-System ein hochempfindliches System darstellt, das bei größeren Umweltbelastungen sofort reagiert.⁴ Folgen der Umweltverschmutzung zeigen sich im Planktonsterben, dem Massensterben von Fischen und Korallenbänken; Millionen von Fischen gehen an Krebsgeschwüren elend zugrunde; aus dem Fischlaich schlüpfen keine lebensfähigen Exemplare mehr; Mutationen an Meeres-säugetern treten auf und angeschwemmte Ölteppiche vernichten ganze Muschelbänke.⁵ Das Überleben der Menschheit hängt im wesentlichen von dem im Meer lebenden Plankton ab. Plankton ist nicht nur ein wesentliches Glied in der Nahrungskette der Meeresbewohner, sondern ein wichtiger Sauerstofflieferant.

1) Reuter, Zur Sache, S. 153

2) Roll, Zur Sache, S. 157

3) Graßhoff, S. 5

4) Schachter, S. 87 ff.
Jenisch, S. 660

Roll, Zur Sache, S. 158

5) Friedmann, S. 769
Marx, S. 11 ff.

Der für die Selbstreinigung des Meeres benötigte Sauerstoff entsteht durch Photosynthese im Plankton des Oberflächenwassers. Aus diesem Vorgang stammt ein Großteil des Sauerstoffes der Erdatmosphäre.¹ Angesichts der laufenden Verschlechterung der Lebensbedingungen im Wasser und auf dem Lande ist eine tiefgreifende Veränderung der Erdatmosphäre nicht völlig undenkbar, da der Gasaustausch zwischen der Wasseroberfläche und der Atmosphäre in Zukunft völlig durcheinander gebracht werden könnte.² Hinzu kommt auch, daß die Selbstreinigung der Meere, die auf mechanischem oder biologisch-chemischem Wege die vom Menschen verursachte Verunreinigung in der Vergangenheit mühelos absolvierte, heute in vielen Seegebieten an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist. Sowohl das tierische, als auch das pflanzliche Leben in den Ozeanen ist in Gefahr.³

Nach den Worten von Jacques Piccard ist der heutige Grad der Meeresverschmutzung nicht nur ein Problem des wissenschaftlichen technischen Fortschrittes, sondern des Überlebens der Menschheit.⁴ Denn das Meer ist nicht unerschöpflich, sondern endlich.⁵

Staatliche Einwirkungsmöglichkeiten zum Schutze der maritimen Umwelt sind grundsätzlich auf das eigene Territorium beschränkt. Maßnahmen auf fremden Hoheitsgebiet verbietet das Souveränitätsprinzip.

- 1) Plankton produziert etwa zwei Drittel des gesamten Sauerstoffbedarfs der Erde: vgl. Schachter, S.84, 87, 90, 96: zur Photosynthese in der sogenannten "chain of life" vgl. Sprout, S.571 ff.
- 2) Jenisch, S.664
Schachter, S.89 ff.
- 3) Schachter, S.87
Jenisch, S.660
- 4) Friedmann, S.769
- 5) Jenisch, S.664

Da das Meereswasser physikalisch aber unbeherrschbar ist, besteht die einzige Möglichkeit in extraterritorialem staatlichen Handeln auf dem Hohen Meer, dem gemeinsamen Gut aller Staaten.¹

Kein Staat übt auf ihm die alleinige Hoheitsgewalt aus. Die Rechte eines jeden sind durch die entsprechenden Rechte der anderen begrenzt.² Eine unangemessene Lösung der Meeresverschmutzung muß daher auf einer Abwägung der Interessen aller Beteiligten beruhen.

Internationaler weltweiter Umweltschutz auf der Hohen See erscheint als einzige gangbare Alternative.³

Unter dem ökologischen Aspekt ist der Schutz der Meere sogar von fundamentaler Bedeutung und größter Dringlichkeit.⁴ In einer Zeit, die durch rapide wachsende Weltbevölkerung, zunehmender Technisierung, Industrialisierung und die Suche nach Rohstoffreserven gekennzeichnet ist, kommt den Bodenschätzen und den biologischen Reichtümern des Meeres die größte Bedeutung zu.

Neben dem Problem ihrer Erforschung und maximalen Ausnutzung stellt sich auch die Frage, das Meer ökologisch gesund zu erhalten und die in ihm lebenden Organismen gegen Schäden durch die Verschmutzung zu schützen.⁵

1) Jenisch, S. 664

2) Morin. S. 231
Seidl-Hohenveldern, Rd.Nr. 925 ff.

3) Schachter, S. 84

4) Friedmann, S. 69

5) Fye, S. 51
Hempel, Zur Sache, S. 165
Johnston, S. 131 ff.
Jenisch, S. 664
Schachter, S. 86 ff.

Zwar ist die Problematik der Meeresverschmutzung und die fundamentale Bedeutung einer ökologisch gesunden Meeresumwelt erkannt, jedoch zeigt die Praxis der Staaten, daß jedes Jahr Millionen Tonnen von Schadstoffen durch Flüsse, Schiffe und Abwässerkanäle ins Meer gebracht werden, weil die Beseitigung und Aufbereitung von Schadstoffen ein bis jetzt noch nicht gelöstes Problem darstellen. Erst wenn dieses Problem der Abfallbeseitigung gelöst sein wird, hat das Meer eine Chance zu überleben.

I. Inhalt und Bedeutung der Meeresumwelt

71 % der Erdoberfläche sind mit Wasser bedeckt, das eine mittlere Tiefe von 3.790 Metern aufweist. Das Volumen aller Meeresgebiete zusammen beträgt damit 1,4 Trillionen Kubikmeter. Die Ozeane bestreiten zu 97 % den gesamten Wasserhaushalt der Erde. Dieses Volumen ist so gewaltig, daß ein Fluß von der Größe des Amazonas mehr als 200 000 Jahre brauchen würde, um die Weltmeere trocken zu legen.¹

Um die Zukunft der Welt auf der Erde zu verstehen, ist die riesige Größe der Ozeane aus zwei Gründen wichtig.²

Erstens, wegen ihrer Größe und anderen Eigenschaften spielen die Ozeane eine Hauptrolle bei der Bestimmung der Energieströme der Makroumwelt des gesamten Planeten. Der Zustand der Meere ist daher von planetarischer Bedeutung.

1) Roll, Zur Sache, S. 157, 158
Global 2000, S. 632 ff.

2) Reuter, Zur Sache, S. 153 ff.
Graßhoff, S. 3
Global 2000, S. 634
Quick, v. 11.03.1982, S. 34

Zweitens, die enorme Größe der Ozeane liefert die Möglichkeit zu starker Verdünnung und damit Stabilität. Infolgedessen vollziehen sich Veränderungen im Meer langsam, und häufig sind die Veränderungen schwer zu entdecken und noch schwerer unter Kontrolle zu bringen.¹

Die Ozeane bieten 4/5 der gesamten Tierwelt und 1/5 der Pflanzenwelt (es handelt sich um etwa 500 000 Tierarten und 13 500 Pflanzenarten) Lebensraum.²

Bringt man nun dieses ökologische Meeressystem durcheinander, so führt dies zu Katastrophen im humanen Bereich.³

Aufgabe der Menschheit ist es, die maritime Umwelt ökologisch gesund zu erhalten, denn von der Funktionsfähigkeit der Ozeane hängt das Überleben der Menschheit ab.

1) Global 2000, S. 634

Marx, S. 11 ff.

2) Roll, Zur Sache, S. 157, 158

3) Reuter, Zur Sache, S. 153 ff

Global 2000, S. 634

Graßhoff, S. 3

II. Allgemeiner Überblick über die wichtigsten Verschmutzungsstoffe, ihre Einbringungswege und Auswirkungen

Der menschliche Eingriff in die maritime Umwelt läßt sich in fünf typische Gruppen aufteilen, nämlich Verschmutzung des Meeres durch Metall, Versenkungsstoffe, Chemikalien, häusliche Abfälle und Öle. Diese Aufteilung mag vom naturwissenschaftlichen Standpunkt aus anfechtbar sein, sie soll dennoch aus praktischen Gründen im nachfolgenden zugrunde gelegt werden, da sie über Art und Herkunft der Versenkungsstoffe Auskunft gibt.¹

1. Metalle

Alle in der Natur vorkommenden Schwermetalle finden sich in bestimmten Konzentrationen in den Meeren. Diese Metalle, die durch die menschliche Gesellschaft eingeleitet werden, gelangen über Flüsse, Industrieabwässer, Haushaltsabflüsse, atmosphärischen Transport und durch Müllentladungen von der Küste ins Meer. Infolgedessen ist die Verschmutzung der maritimen Umwelt durch Metalle am deutlichsten in den Küstenzonen, besonders dort, wo das Mischen von Küsten- und Meereswasser sich langsam vollzieht, wodurch die Akkumulation begünstigt wird.²

Die Erkenntnisse über die Wirkungen von Schwermetallkonzentrationen sind noch in den Anfängen begriffen. Die Eigenschaften von Schwermetallen sind jedoch bedeutsam. Sie gehören zu den in der Umwelt beständigsten Substanzen.

-
- 1) Schachter, S. 84 ff.
Jenisch, S. 660
 - 2) Goldberg, S. 17, 114
Marx, S. 11 ff.

Sie können weder abgebaut noch zerstört werden, und in Verbindung mit bestimmten Bakterien haben sie die Eigenschaft, sich mit organischen Stoffen zu hochgiftigen metall-organischen Verbindungen zu kombinieren.¹

Unter den Metallen, die in rapide steigenden Mengen in die Meere geraten, spielen neben Chrom, Nickel, Zinn, Kupfer, Blei und Quecksilber eine besondere Rolle.²

In der nördlichen Halbkugel ist der Bleigehalt im Oberflächenwasser in den letzten Jahrzehnten auf das Fünf- bis Zehnfache angestiegen.³ Bleihaltige Benzinabgase gelangen auf dem Luftwege durch Wind und Niederschlag ins Wasser.

Das besonders beständige Quecksilber wird als Industrieabwasser z.B. der Papierindustrie über die Flüsse ins Meer gespült.⁴ Quecksilber wird von zahlreichen Organismen direkt durch die Körperoberfläche von Bakterien, Muscheln, Würmern und Fischen aufgenommen. Quecksilber konzentriert sich in den roten Blutkörperchen und im Nervengewebe. Methyl-Quecksilber tritt durch die Plazenta in den Fötus ein, wo es sich anreichert und zum Tode oder zu Mißbildungen des Fötus führen kann.⁵ Außer in Schweden sind zu hohe Quecksilberkonzentrationen in Fischen vor allem in Japan und neudeutings auch in Kanada und in den USA aufgetreten. In Japan ist man zuerst auf das Quecksilberproblem aufmerksam geworden und zwar durch die sogenannte Minimata-Krankheit, die vor etwa 15 Jahren zu einer großen

1) Goldberg, S.17,114

2) Tiwes, Zur Sache, S.170

3) Roll, Zur Sache, S.160

4) Jenisch, S.662

5) Jenisch, S.662,
Hempel, Zur Sache, S.167
Marx, S.16,17 ff.

Anzahl von Fällen zum Tode der Erkrankten geführt hat.¹

Aber auch andere Schwermetalle haben örtlich zu Vergiftungserscheinungen bei Menschen geführt.²

Ein besonderes Problem stellt z.B. Eisen dar, das als Eisenoxyd zwar nicht giftig ist, aber bei starker Konzentration durch Ablagerungen auf dem Kiemenepithel der Fische zum Erstickungstod dieser Tiere führen kann. Auch die Filtrierfähigkeit von Muscheln kann beeinträchtigt werden, so daß diese langsam verhungern. Ganze für wirtschaftliche Gewinnerzielung angelegte Muschelbänke sind dadurch zugrunde gegangen.³

2. Versenkungsstoffe

Die Industrie hat das Verlangen, zahlreiche anorganische und organische Stoffe loszuwerden, die bei der Produktion anfallen und wirtschaftlich nicht weiter zu verwerten sind. Da die Lagerung dieser Stoffe an Land mit zu großen Gefahren verbunden ist⁴ und auch wirtschaftlich gesehen zu hohe Kosten auf-

1) Tiëws, Zur Sache, S. 169

Schachter, S. 102

Weyde, S. 18

In den letzten Jahren 1953-1960 starben in Japan eine größere Anzahl von Personen nach dem Verzehr von Quecksilber verseuchten Fischen an einer Nervenkrankheit. Vgl. dazu: Meyer, Schadstoffspeicherung im Fisch aus der Sicht der Fischindustrie, Veröffentlichungen des Instituts für Küsten- und Binnenfischerei 53/1972, S. 133

2) Tiëws, Zur Sache, S. 169, 170

Jenisch, S. 662

3) Tiëws, Zur Sache, S. 170

4) Bei einer Lagerung von arsenhaltigen Stoffen an Land besteht die Gefahr eines Eindringens der Stoffe ins Grundwasser, bei gelagerten Kampfstoffen besteht die Gefahr, daß die giftigen Kampfgase durch ein Leck in die Atmosphäre geraten.

wirft, werden die unlöslichen bzw. schwer löslichen Industrieabfälle im Meer versenkt.¹

Die Art der industriellen Abfallbeseitigung besteht darin, die Abfallstoffe in feste Behälter (Beton oder Stahl) zu geben, die dann in der Tiefsee versenkt werden.² Diese Methode wird insbesondere bei der Beseitigung von hochtoxischen Abfallstoffen wie Cyaniden, Arsenverbindungen und Kampfstoffen sowie radioaktiven Abfällen durchgeführt (sogenanntes Dumping)³.

- 1) Zu den Einzelheiten des Versenkungsproblems:
vgl. E. Böhme: "The FAP Technical Conference on Marine Pollution...1970" in Miscellaneous Working Papers, Pacem in Maribus 2, Malte, Juni 1971, auch erschienen in "Werkhefte Nr. 19" der Forschungsstelle für Völkerrecht der Universität Hamburg.
- 2) Roll, Zur Sache, S. 158
Sibthorp, S. 29; 75 RGDIP 1971, S. 834 ff.
- 3) Tiwies, Allgem. Fischwirtschaftszeitung 15/1972
Quick v. 11.03.1982, S. 28 ff.
Schachter S. 106:
Wastes are often containerized in the hope that they will remain containerized for long periods, with dilution occurring very slowly or not at all. The wastes which are containerized and dumped in the oceans are usually wastes whose dispersion is considered dangerous. These include low-level radioactive wastes and highly toxic chemicals. Many of these chemicals, such as the chemical weapons, mustard gas and nerve gas, are wastes only in the sense that someone wants to be rid of them, and not in the sense that they are the unwanted by-products of human activities.
Vgl.: See the Recommendations of the First Meeting of the IOC Working Group on Marine Pollution, August 14-17. The IAEA has been active in studying marine disposal of radioactive wastes for some time, as described in Annex XI to Marine Science and Technology: Survey and Proposals Report of the Secretary General to ECOSOC, U.N. Doc E/4487 (April 24, 1968)

Die Gefährdung der Meeresumwelt aus dieser Abfallbeseitigungsmethode ergibt sich aus der Überlegung, daß die Stahlbehälter im Laufe der Zeit rosten können, und die Flüssigkeiten auslaufen und von den Meeresströmungen weiterbefördert werden könnten.¹ Dies hätte eine unkontrollierbare Verseuchung ganzer Meeresstriche zur Folge.²

Eine weitere bedeutende Verschmutzungsquelle durch Chemikalien stellt die sogenannte "Verklappung" dar. Flüssige bzw. verflüssigte Abfallstoffe werden durch das sogenannte Verklappen in das Wasser eingebracht. Es handelt sich hierbei um einen Vorgang, bei dem der Abfallstoff zum Zwecke der schnelleren Verdünnung während der Fahrt in den Schraubenstrahl des Schiffes eingeleitet wird.³

1) Schachter, S. 107

No one expects the containers to last forever, even those who make them. The usual expectation appears to be that materials will escape from the containers slowly and be diluted in vast quantities of sea water. No one can guarantee that this will indeed happen, and even if it does, that marine life will not be contaminated.

2) Vizthum, S. 140
Jenisch, S. 662

3) Tiews, Zur Sache, S. 184
Keune, Zur Sache, S. 213
Gerlach, S. 35

Verklappt werden z.B. bei Hook van Holland ca. 14 Seemeilen vor der Küste jährlich etwa 1.200 Tonnen verschiedene Salze, 3.600 Tonnen Schwefelsäure und 700.000 Tonnen Abwässer aus der Titandiosyd-Produktion und ca. 14 Seemeilen nordwestlich von Helgoland täglich 1.800 Tonnen Abwässer, die ebenfalls aus der Titandioxyd-Produktion stammen.¹



1) Weichert, S.608
Rosenthal, Rotschlamm in der Nordsee,
Umschau 73, S.118 ff.
Rosenthal a.a.O

Die Entscheidung dieser Art der Abfallbeseitigung (Verklappung) zu wählen, hat im allgemeinen finanzielle Gründe und wird vom regionalen Standort der Verursacher mitbestimmt. Zum einen sind es küstennahe Gemeinden oder Industriebetriebe, für die die Transport- und Betriebskosten des Verklappungsschiffes geringer sind als die Aufwendungen, die für eine im Binnenland übliche weitergehende Behandlung der Abfälle (z.B. bei Klärschlamm) zwecks Beseitigung auf dem Lande nötig wären. Binnenländische Abfallproduzenten werden sich dagegen nur für die Verbringung ins Meer entscheiden, wenn die Kosten für den weiten Transport geringer liegen als die Aufwendungen für eine den gesetzlichen Bestimmungen des Umweltschutzes genügende Beseitigung an Land. Doch auch die Schwierigkeiten, geeignete Flächen zur Deponie oder zur Errichtung einer Abfallbeseitigungsanlage an Land zu finden und den vielfach vorhandenen Widerstand von Bürgern und Gemeinden gegen derartige Anlagen zu überwinden, sind ausschlaggebende Faktoren zur Entscheidung für die letztlich einfachere Beseitigung auf See. Die Entfernung der gewählten Einbringungsgebiete zur Küste wird bisher vornehmlich durch die Kostenfrage, d.h. die Dauer des Schiffstransportes bestimmt. Daher liegen diese Gebiete durchweg küstennah und damit in denjenigen Bereichen, die schon durch die Abwasserfracht der Flüsse belastet sind. Bis vor kurzem gab es keine gesetzlich verankerte Möglichkeit, die Verklappung und das Dumping von Fässern¹ im Meer zu kontrollieren.

1) Weyde, S. 7

Schachter, S. 106

Surprisingly high levels of arsenic in the Baltic Sea led recently to the discovery that 7.000 tons of arsenic had been dumped almost forty years ago in concrete containers, reportedly enough to kill the population of the world three times over if properly administered. In recent years, nerve gas has been dumped in the Gulf of Mexico and the Atlantic Ocean by the United States, and a number of European countries continue to dump containerized chemical weapons and radioactive wastes in the Atlantic and Mediterranean.

Ungeachtet ihrer möglichen Schadwirkung auf die maritime Umwelt sind daher seit Jahrzehnten unbekannte Menschen von zum Teil ökologisch gefährlichen Stoffen eingebracht worden. Die Menge der unkontrollierten Abfälle wird nachträglich für die Gesamtheit der Meere nicht genau zu ermitteln sein, Kenntnisse beschränken sich auf einzelne Vorfälle. So wurde für die Nordsee z.B. bekannt, daß zwischen 1963 und 1969 38 000 Fässer mit chlorierten Kohlenwasserstoffen in die Seegebiete vor England, Belgien, Holland und der Bundesrepublik Deutschland eingebracht worden sind.¹ Abfallgefüllte Fässer wurden wiederholt in den Netzen von Fischern in niederländischen und deutschen Küstengewässern gefunden. Auch der sogenannte EDC-tar, eine Mischung kurz-kettiger aliphatischer Kohlenwasserstoffe, die als Abfall bei der Vinylchloridproduktion entstehen (in Nordeuropa ca. 75.000 Tonnen/Jahr), ist in der Vergangenheit größtenteils in die nördliche Nordsee in Fässern verbracht worden.²

1) Vizthum, S. 139
Roll, Zur Sache, S.

2) Schachter, S. 107:
Im August 1970 haben die USA entgegen vielfacher Proteste Gasmunition zwischen Florida und den Bahamas versenkt. Vgl. auch Jenisch, S. 663
Vgl. auch Luther, J. Carter "Nerve Gas Disposal: How the AEC Refused to Take the Army off the Hook" 169 Science 1296 (Sept. 25, 1970)
Gerlach, S. 10 ff.
Roll, Zur Sache, S. 157-162
Jernelöv, S. 1118-1191

3. Chemikalien

Die Wirkungen chemischer Substanzen ist durch das Fischsterben in den Flüssen hinlänglich bekannt.¹

Die Wirkungen auf das maritime Leben blieben ebenfalls nicht aus. So sind z.B. die aus Holland gemeldeten Riesenquallen von rund einem Meter Durchmesser auf Mutationen zurückzuführen, für die das stark verschmutzte Nordseewasser in Verbindung mit starker Sonneneinstrahlung ursächlich waren.²

Die Landwirtschaft verwendet heute in großem Umfang industrielle Schädlingsbekämpfungsmittel-Pestizide und Insektizide, die mit Regenabschwemmungen über die Flüsse oder durch Windverfrachtung beim Versprühen ins Meer gelangen können. Die Pestizide durchlaufen die Nahrungskette, weil sie von den Meeresorganismen nicht abgebaut werden. Sie werden im Fettgewebe angespeichert und sind dann für Menschen und Tiere sehr gefährlich.³

So wurde z.B. im Januar 1982 entdeckt, daß die aus Kanada in die Bundesrepublik Deutschland eingeführten Aale mit hohen Pestizidrückständen verseucht waren. Aufgrund von Untersuchungen wurde festgestellt, daß die eingeführten Aale Überschreitungen um das 98- und 36-fache der zulässigen Höchstmenge des Pestizids Mirex enthielten. Nach bundesdeutschen Bestimmungen liegt die Höchstmenge für das Pestizid Mirex bei 0,01 Milligramm je Kilogramm Fisch. Eine Überdosis an Mirex im Organismus kann unter anderem bei Mensch und Tier zu schweren Leberschäden und zur Unfruchtbarkeit führen.⁴

1) Quick, S.30 vom 11.03.1982

2) Die Welt vom 12.07.1971
Jenisch, S.662

3) Roll, Zur Sache, S.158
Marx, S.11 ff.

4) FAZ vom 03.02.1982
Süddeutsche Zeitung vom 03.02.1982
South African Digest vom 12.02.1982, S.9

Eines der bekanntesten Insektizide ist das Pflanzenschutzmittel DDT. In den letzten Jahrzehnten wurde es bedenkenlos in der Landwirtschaft zur Schädlingsbekämpfung angewandt und zog verheerende Folgen in der Tierwelt nach sich. In den meisten europäischen Staaten wurde daraufhin das Versprühen von DDT verboten, in den Entwicklungsländern aber wird es ohne Einschränkungen weiterhin benutzt. Über Flüsse, Regenabschwemmungen und Winde gelangte das DDT dann wieder ins Meer, wo es durch die Meeresströmungen weitertransportiert wird.¹ Einmal ins Meer gelangt, führt das DDT bei Fischen zu Nerven- und Leberschäden.²

Das Einbringen von giftigen Insektiziden und Pestiziden hatte bereits zum Aussterben bestimmter lokal begrenzter auftretender Tierarten geführt. Am offensichtlichsten war die Vernichtung von Vogelbeständen, wie etwa der schwedische Seeadler oder die kalifornischen Pelikane,³ die sich von

- 1) Schachter, S.98
Quick vom 11.03.1982, S.35
South African Digest vom 12.02.1982, S.9,10
Marx, S.17 ff.
- 2) Ieews, Zur Sache, S.171
Graßhoff, S.3
Schachter, S.97
Gerlach, S.81
Marx, S.17 ff.
- 3) Hempel, Zur Sache, S.164
South African Digest vom 12.02.1982
Generally we are led to believe that wastes will stay where they have been deposited. This is true in principle but certain materials are readily transported long distances from their origins, either in the water or the air, or by passage through organism. An excellent example for the latter is the insectizid DDT. This material has shown itself to be very long-lived- retaining its efficacy for many years. In addition DDT is soluble in fatty tissue, consequently when, for instance, a bird eats fish, which have been exposed to DDT, the bird will retain the DDT consumed an ultimately show body burdens of DDT far in excess of that of the fish. These leves can ultimately been toxic, but are more likely to lead to sub-lethal effects such a thinning of eggshells with resultant loss of youth.

insektizidhaltigen Fischen ernährten und deren Eierschalen dann infolge einer Störung des Hormonhaushaltes des Muttervogels brüchig wurden. Daß das Pflanzenschutzmittel DDT auch in abgelegene Seegebiete transportiert wurde, beweist sowohl die Untersuchung von Robben und Walen, die DDT verseucht waren, als auch die Studie des Institute of African Ornithology unter der Leitung von Perdy FitzPatrick.¹ Diese Studie erfasste die Verseuchung von Tieren durch DDT auf den Marion Islands im Südatlantik.



When the ubiquitous insecticide DDT decomposes it forms DDE. DDT, which retains its efficacy for many years, is soluble in fatty tissue so that a bird which eats fish exposed to DDT will ultimately have a level in excess of that of the fish. This increase in concentration of a material as it moves up the food chain is known as biological magnification. Note the high DDE levels in the cats on the island

1) Gerlach, S.81
Jenisch, S.662
South African Digest vom 12.02.1982, S.9,10

Da sich die Marion Islands weit entfernt von jeder Küste befinden, erschienen sie als geeignetes Objekt zur Prüfung der Frage, ob DDT auch in abgelegenen Gebieten vorkommt, die weit entfernt von den Industriestaaten liegen, in einem unberührten Teil der Welt. Die Untersuchung führte zu folgenden Ergebnissen:

DDT wird durch Wind und Regenabschwemmungen in die Meere gebracht. Im Meer wird das DDT durch Tiere aufgenommen und in deren Organismen gespeichert. Diese Tiere transportieren das DDT weiter, dadurch, daß sie anderen Tieren als Nahrung dienen. Das DDT wird somit durch die Nahrungskette weitergegeben und erreicht somit auch die abgelegensten Gebiete. Die Studie zeigt weiterhin auf, daß die Wandervögel, deren Hauptnahrungsmittel Fisch darstellt, den höchsten Anteil an DDT und DDE¹ enthalten.

Diese Untersuchungen des südafrikanischen Institutes für Vogelkunde beweisen die Gefährlichkeit von Pflanzenschutzmitteln, die wegen ihrer weltweiten Ausbreitung und Beständigkeit eine große Bedrohung des natürlichen Gleichgewichtes in der Natur darstellen.

1) Gerlach, S.44,47,108
Marx, S.17 ff.

4. Häusliche Abfälle

Seit alters her werden die menschlichen Abfälle in die Flüsse oder direkt ins Meer gepumpt; eine Abfallbeseitigung leichtester Art. Man beruhigte sich mit dem Gedanken, daß diese Abfälle ja nicht giftig seien.¹ Biologische Untersuchungen in der letzten Zeit zeigten aber auf, daß auch die Einleitung von ungiftigen menschlichen Abfällen ins Meer oder in die Flüsse katastrophale Folgen nach sich zog.² Durch die unbedenkliche Einleitung von Abwässern in die Flüsse und Küstenmeere kommt es zu einer Eutrophierung in diesen Gebieten, d.h. eine Überdünnung des Meeres durch phosphathaltige Abwässer, die meist aus den Haushalten stammen, teils sind es Stoffwechselprodukte der Bewohner, teils stammen sie aus den Waschmaschinen oder Geschirrspülern oder aus der Nahrungsmittelindustrie.³ Da im Meer Düngestoffe knapp sind, wird die Produktivität im Meer durch diese Abwässer vielerorts kräftig angeregt. Die ins Meer gelangten Düngestoffe werden dann im Meer von Mikroalgen gebunden, die sich dadurch stark vermehren. Die Pflanzenfresser im Meer können diesen plötzlichen Massenanfall von Mikroalgen nicht mehr bewältigen. Die Algen sterben ab, sinken zu Boden und bewirken dort aufgrund ihrer Zersetzung einen sehr hohen Sauerstoffschwund. In Extremfällen kommt es zur vollständigen Aufsaugung des Sauerstoffes, es entsteht Faulschlamm.⁴

1) Hempel, Zur Sache, S.164

2) Schachter, S.100,101

3) Jenisch, S.663
Gerlach, S.28 ff.
Schachter, S.101

4) Hempel, Zur Sache, S.167
Weyde, S.8
Gerlach, S.15
Vitzthum, S.136 Anm.35

Die Sauerstoffarmut des Wassers beeinträchtigt aber auch unmittelbar den Stoffwechsel der Fische.¹ Außerdem führt der Sauerstoffmangel zu einer Massenerkrankung giftiger Algen, die durch ihre Erzeugung von Nervengiften zum Fischsterben führen.²

5. Öle

Erdöl ist ein komplexes Gemisch aus Kohlenwasserstoffen. Es enthält je nach Herkunft wechselnde Mengen sauerstoff-, stickstoff- und schwefelhaltiger Verbindungen sowie die Schwermetalle Vanadium und Nickel.³

Das Meer ist die "Mutter" des Erdöls. Dort ist es vor Jahrtausenden aus den Überresten von Myriaden Meereslebewesen entstanden. Heute scheint das Kind die Mutter zu bedrohen.⁴ Der heutige Stand der Ölverschmutzung der Ozeane beschränkt sich nicht nur auf die Küstenmeere und die Tanker- und Schifffahrtslinien, sondern überzieht die Ozeane in ihrer gesamten Breite.⁵

-
- 1) So wurden z.B. pazifische Lachse durch den Sauerstoffmangel derart geschwächt, daß sie nicht mehr in der Lage waren, in die Laichflüsse genügend hoch aufzusteigen, um zu ihren Laichplätzen zu gelangen.
 - 2) Hempel, Zur Sache, S.167
Schachter, S.100,101
 - 3) UN-Conferenz on the human environment
A/Conf.48/8, S.15
Graßhoff, S.2
Deutsche Forschungsgemeinschaft, S.66
Esso-Magazin 3/78, S.20
 - 4) Esso-Magazin 3/78, S.20
 - 5) Esso-Magazin a.a.O., M. Blumer, Oil Pollution of the Ocean XV Ocean 3 (Oct. 10, 1969)

Auch in den abgelegendsten Seegebieten wurden schwimmende Ölkumpen gesichtet.¹

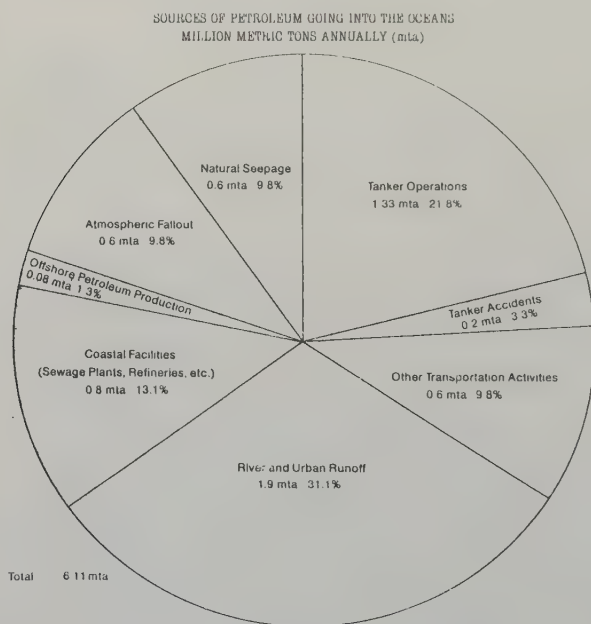
a) Gründe für die Ölverschmutzung der Ozeane

Die Verschmutzung der Küsten vom Meer aus kann verschiedenen Ursprungs wie auch verschiedener Art sein. Sie geschieht fast immer dadurch, daß von Menschen Stoffe in das Meer eingebracht werden oder als Folge seiner Tätigkeit ins Meer gelangt sind, die dann von dem Meer durch seine natürliche Strömung beziehungsweise durch den Winddruck an die Küsten gespült werden.²

Jährlich geraten etwa 6 Millionen Tonnen Öl ins Meer.³ Hauptquellen sind der Eintrag aus Flüssen und industrielle, städtische und private Abwässer aus Küstenorten.

-
- 1) Thor Heyerdahl "Ocean Pollution observed by Expedition RA" attached to IMCO Doc.OPS Cne.21 (Oct.23, 1969) and GESAMP/30 (Febr.20, 1970). GESAMP documents come from the Joint IAEA/IMCO/FAO/UNESCO/WHO/WMO Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution for which IMCO handles the secretariat responsibilities. So berichtet Thor Heyerdahl als Leiter der Expedition RA an die IMCO: Während RA I im Jahre 1969 zwar schon tagelang durch Ölfelder trieb, die sich mitten im Atlantik außerhalb der Tankerrouten ausbreiteten, schwamm RA II auf seiner 5.000 km langen Reise 1970 von 75 Tagen 43 Tage in ölverschmutztem Wasser. Ölfilme und apfelgroße Ölkumpen hinderten die Besatzung daran, sich mit Salzwasser zu waschen.
 - 2) Steiger, S.205
Reuter, Zur Sache, S.153
Schachter, S.105
Graßhoff, S.2
 - 3) Reuter, Zur Sache, S.153
Deutsche Forschungsgemeinschaft a.a.O

Sie sind zusammen für 41 Prozent der Ölverunreinigung verantwortlich. Aus den verschiedenen Bereichen der Mineralölindustrie entstammen 29 Prozent. 20 Prozent der Erdöl-Kohlenwasserstoffe in den Ozeanen kommen aus natürlichen Quellen und 10 Prozent von den mehr als 18.000 Trockenfrachtern, die über die sieben Weltmeere fahren.¹ Die folgende Tabelle der Exxon-Forschung verdeutlicht noch einmal, aus welchen Quellen und in welchen Mengen das Erdöl in die Meere gelangt.²

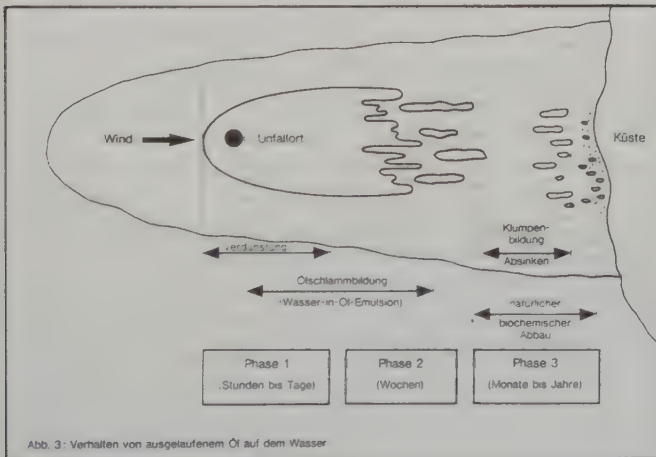


-
- 1) Esso-Magazin 3/78, S. 21
Exxon-Background Series S. 23
 - 2) Die Prozentwerte, die in der Exxon Background Series genannt werden, differieren um einige wenige Prozente mit der des Esso-Magazins, da beide Mineralölgesellschaften eine eigene Forschung unterhalten.

Sobald Rohöl in das Meereswasser gelangt, bildet es einen geschlossenen Ölfilm, den sogenannten Ölteppich. Von leichten Ölen ist bekannt, daß sie sich in Schichten von nur wenigen Moleküldicken auf das Wasser ausbreiten, d.h. bereits geringe Ölmengen sind imstande, eine große Fläche zu bedecken. Dieser auf der Meeresoberfläche schwimmende Ölfilm beeinträchtigt den Gasaustausch zwischen Wasser und Atmosphäre. Dadurch wird die Sauerstoffaufnahme durch das Wasser erheblich reduziert.¹

b) Abbau des auf der Meeresfläche schwimmenden Erdöls

Der Abbau des an der Wasseroberfläche schwimmenden Erdöls kann auf verschiedene Art und Weise erfolgen.² Das Verhalten von Öl auf Wasser ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Maßgeblich sind die Verdunstung und damit Veränderung der Stoffeigenschaften des Öls durch Strömung und Wind. Die Ölausbreitung erfolgt in drei Phasen, die in dem Schaubild dargestellt sind.³



- 1) Jenisch, S.661
Schachter, S.89
South African Digest v. 12.02.1982, S.10
- 2) Schachter, S.89
- 3) Ölunfallbekämpfung im See- und Küstengebiet der Bundesrepublik Deutschland, Bremen 1984, S.6,7

Eine Möglichkeit des Abbaus des Erdöls ist die Ausbreitung:

Öl breitet sich an der Grenzschicht zwischen Meereswasser und Luft aus und bildet, wenn die Mengen gering sind, einen bunt schimmernden Ölfilm. Der Ölfilm an der Meeresoberfläche wandert mit Wasserströmung und Wind nach Gesetzmäßigkeiten, welche eine Vorhersage der Drift möglich machen. Ganz grob kann man schätzen, die Drift beträgt 60 % der Wasserströmung und 2 bis 4 % der Windgeschwindigkeit.¹ Für die Umwelt ist diese Drift deshalb von Bedeutung, weil der Ölfilm gegenüber dem Wasserkörper verteilt, so daß immer wieder frisches Meereswasser in Kontakt mit dem Öl kommt und Ölbestandteile herauslösen kann.²

Ein Abbau des an der Meeresoberfläche schwimmenden Erdöls kann außerdem durch Verdunstung erfolgen.³ Der Dampfdruck der verschiedenen Kohlenwasserstoffverbindungen nimmt mit zunehmender Zahl von Kohlenwasserstoffatomen ab. Am stärksten ist die Verdunstung während der ersten Stunden, denn ausgelaufenes Erdöl kann nur während der ersten halben Stunde Feuer fangen, da später nicht mehr hinreichend leicht flüchtige Bestandteile in der Ölschicht auf dem Wasser vorhanden sind.⁴

1) Concawe No. 9/81, S. 73

2) Meereskundliche Untersuchung von Ölunfällen, S. 3

3) Öl und das Meer, Esso-AG, S. 9
South African Digest vom 12.02.1982, S. 10
Esso-Magazin 3/78, S. 22

4) Meereskundliche Untersuchung von Ölunfällen, S. 3
Esso-Magazin 3/78, S. 22
Öl und Meer, S. 8

Nach einem Tag ist die Hälfte der Verbindungen mit 13 bis 14 Kohlenstoffatomen, nach 21 Tagen die Hälfte der Verbindungen mit 17 Kohlenstoffatomen verdunstet. Der Verdunstungsprozeß geht über Monate und möglicherweise über Jahre weiter und führt dazu, daß immer zähflüssigere und schließlich teerige Klumpen entstehen. Das Ausmaß, in welchem Öl von der Meeresoberfläche verdunstet, hängt von vielen Randbedingungen ab. Bei geringen Temperaturen verdunstet nur wenig Öl. Wellenbewegung fördert ebenfalls die Verdunstung,¹ führt aber auch dazu, daß sich schnell Wasser-Öl-Emulsionen bilden. Wasser, welches nicht mehr an der Wasseroberfläche treibt, kann auch nicht mehr verdunsten.

Während Benzin schnell und vollständig durch Verdunstung verschwindet, verflüchtigt sich schweres Heizöl kaum von der Meeresoberfläche.²

Seegang	Ölverlust durch Verdunstung	Olverlust durch		
		Tag 1 - 3	Tag 4 - 5	Tag 6 u.später
schwach	25 - 35 %	10 - 30	5 - 15	0 - 5 %
mittel	30 - 40 %	20 - 40	10 - 20	0 - 7 %
hoch	35 - 45 %	30 - 50	20 - 30	0 - 10 %
sehr hoch	35 - 45 %	40 - 60	25 - 35	0 - 10 %

Tabelle:³

Öl, welches von der Meeresoberfläche verdunstet, besteht als Luftverunreinigung weiter. Man darf annehmen, daß ein Teil davon mit Niederschlägen wieder in das Meerwasser zurückgeführt wird.

1) Concawe No. 9/81, S. 74

2) Esso-Magazin 3/78, S. 22

Öl und Meer, S. 9

Schachter, S. 89 ff.

3) Tabelle: Meereskundliche Untersuchung von Ölunfällen, S. 4

Für den akuten Fall eines Ölunglücks ist aber die Verdunstung der wichtigste natürliche Faktor für die Beseitigung von Ölmengen auf der Meeresoberfläche.¹

Ein weiterer Abbau des Öls kann durch Emulgieren und Dispergieren erfolgen.²

Wenn die Wasseroberfläche durch Wind bewegt wird und besonders dann, wenn Schaum und Gischt entstehen, wird Wasser in die Ölmassen aufgenommen. Manche Öle absorbieren sehr schnell bis zu 50 % ihres Gewichtes an Wasser und bilden braune Massen, welche als "chocolate mousse" Schokoladenschaum bezeichnet werden.³

Nordsee-Öl nimmt innerhalb von 7 Stunden bis zu 80 % Wasser auf; der Ölteppich bricht dann in kleinere Massen auseinander. Es bilden sich neben Wasser-in-Öl Emulsionen auch Öl-in-Wasser Emulsionen (Dispersion), besonders unter der Einwirkung von zugesetzten Dispersionsmitteln. Man findet dann winzige Öltropfen im Wasser schwebend. Insgesamt sind Emulgation und Dispersion sehr wirksame Mechanismen, um an der Meeresoberfläche treibende Ölmengen zu reduzieren. Natürlich wird das Öl dadurch nicht aus der maritimen Umwelt beseitigt, sondern nur von der Meeresoberfläche entfernt und in den Wassermassen verteilt, wo die Giftwirkung weiter bestehen bleibt.⁴

1) Meereskundliche Untersuchung von Ölunglücken, S.4

2) Concawe No. 9/81, S. 71

Schachter, S. 89 ff.

Esso-Magazin 3/78, S. 22

3) Concawe No. 9/81, S. 72, 93

Öl und Meer, S. 9

Meereskundliche Untersuchung von Ölunglücken, S.3,4

4) Esso-Magazin 3/78, S. 22

Meereskundliche Untersuchung von Ölunglücken, S. 5

Das von der Wasseroberfläche verschwundene, aber noch im Meer vorhandene Öl wird dann langsam weiter, teils biologisch, teils chemisch, teils mechanisch, abgebaut.¹

Der biologische Abbau des Erdöls wird durch Wärme beschleunigt.²

Alle Öle sind der bakteriellen Oxidation unterworfen. Mehr als hundert Arten von Bakterien, Pilzen, Algen und Schwämmen können Kohlenwasserstoffe zu Kohlendioxid und Wasser abbauen. Unter günstigen Bedingungen kann dieser Abbau bei 20 bis 30° C täglich bei 0,02 g bis 2 g je Quadratmeter Wasseroberfläche betragen.³ Das im Meer verbleibende Öl, Reste, bzw. Bestandteile, bilden sich dann zu Teerklumpen aus.⁴

c) Folgen der Ölverschmutzung auf die maritime Umwelt

Trotz eines Teilabbaus des im Meer befindlichen Öls bleiben schädigende Folgen auf die maritime Umwelt nicht aus.⁵

Infolge des biologischen Abbaus des Öls kommt es zu einem Sauerstoffverlust des Meereswassers. So entzieht ein Liter Öl bei durchschnittlichen Bedingungen bei seinem Abbau dem Meerwasser einen Sauerstoffgehalt von 400.000 Litern.⁶

Sauerstoffmangel kann dann zum Tod der Meereslebewesen führen. Besonders gefährdet sind daher Buchten und Wattgebiete.

1) Öl und Meer, S. 9

Concawe No. 9/81, S. 72

2) Esso-Magazin 3/78, S. 22

3) Schachter, S. 89 ff.

Öl und Meer, S. 9

Meereskundliche Untersuchung, S. 5,6

4) Schachter, S. 90

5) Umweltforschung und Umwelttechnologie S. 67

6) Schachter, S. 89, 90

Jenisch, S. 661

Über die Langzeitwirkung von Ölverschmutzungen ist man noch weitgehend im Ungewissen.¹

Wenn ein größerer Ölteppich ein Meeresgebiet bedeckt und sich Fischeier im Wasser nahe der Meeresoberfläche finden, dann kann man erwarten, daß Fischbrut in größeren Mengen abstirbt.²

Das wurde auch beobachtet, als am 15. Dezember 1976 der Tanker "Argo Merchant" mit 29.000 Tonnen Heizöl bei Cape Cod an der Ostküste der USA auseinanderbrach. Man entdeckte wasserlösliche ÖlkompONENTEN im Meereswasser nahe der Unglücksstelle, entdeckte Öltropfen im Zooplankton und ermittelte Mortalität bei den Eiern von Dorsch und Pollack.³

Wirtschaftlich gesehen ist von Bedeutung, daß auch geringe Spuren von Erdölkomponenten dazu führen, daß Muscheln ungenießbar werden und Fischeier und Fischlarven durch die wasserlöslichen Bestandteile des Öls sehr stark geschädigt werden.⁴ Entweder tritt der sofortige Tod ein oder die aus den Eiern schlüpfenden Larven weisen Mißbildungen auf, aufgrund derer sie nicht lebensfähig sind.⁵

Zahlreiche Erhebungen gibt es über die Zahl der Vögel, die jährlich als Opfer der Ölpest umkommen. Anfang der Fünfziger Jahre sind es allein auf dem Gebiet der Britischen Inseln jährlich 50.000 bis 250.000 Seevögel gewesen, für Nordsee und Nordatlantik gehen

1) Esso-Magazin 3/78, S. 22, 20
Henisch, S. 661

2) South African Digest, S. 8, 9
Hempel, Zur Sache, S. 160 ff.
Schachter, S. 90 ff.
Esso-Magazin 3/78, S. 22
Concawe No. 9/81, S. 89

3) Harwood, S. 58, 59
Cowell, Oil Pollution of the Sea, S. 365

4) Cowell, Ecological Defects, S. 18

5) Cowell, Oil Pollution of the Sea, S. 365
Harwood, S. 58-60
South African Digest v. 12.02.1982, S. 8-10
Hempel, Zur Sache, S. 166 ff.

die Schätzungen heute auf 150.000 bis 450.000 Seevögel jährlich.¹

Wenn Seevögel auf einer Wasserfläche landen, die von Öl bedeckt ist, saugt ihr Gefieder das Öl auf. Wasser durchdringt dann die sonst von den Federn der Vögel gewährleistete Wärmeversorgung, und die Vögel erfrieren oder ertrinken, weil ihnen der Auftrieb fehlt. Wenn sie sich auf ihrem Gelege niederlassen, gelangt Öl auf die Eierschalen und giftige Komponenten dringen durch die Schale in das Ei ein. So wird der Rückgang der Papageitaucher und der Trottellummen in den Kolonien der Bretagne und in Süd-West-England auf die Ölverschmutzung in der Nordsee zurückgeführt.⁴

Der Rückgang der Wale und Robben wird ebenfalls auf die Ölverschmutzung der Meere zurückgeführt, da das Öl ihre Nasenlöcher verstopft und die Tiere ersticken. Außerdem wirkt das Öl schädigend auf die Population ein.⁵

Die größten Schäden entstehen, wenn der Ölteppich auf eine Küste getrieben wird. Dann überzieht das Öl alles und überdeckt mit jeder Flut erneut den Gezeitenbereich. Schon die mechanische Wirkung kann die betroffenen Organismen vernichten; die Giftwirkung kommt hinzu.

-
- 1) Cowell, Oil Pollution of the Sea, S. 366
Meereskundliche Untersuchung von Ölnfällen, S. 22
 - 2) J.E. Smith: Torrey Canyon Pollution and Marine Life, S. 20 ff.
Cowell, Oil Pollution of the Sea, S. 366
 - 3) Öl und Meer, S. 10
Cole, S. 270
Cowell, Oil Pollution of the Sea, S. 366-368
Cowell, Ecological Defects of Oil Pollution, S. 2,3
 - 4) Meereskundliche Untersuchungen von Ölnfällen, S.2,3
 - 5) Hempel, Zur Sache, S. 166 ff.
Concawe 9/81, S. 26
Meereskundliche Untersuchungen von Ölnfällen, S.24
Esso-Magazin 3/78, S. 23

Am empfindlichsten reagieren die Napfschnecken. Wo Napfschnecken fehlen, nehmen bald Grünalgen und später Tange Überhand, so daß sich der Anblick einer Felsküste auf viele Jahre verändert, auch wenn der unmittelbare Einfluß des Öls längst verschwunden ist.¹

1) Meereskundliche Untersuchungen von Ölunfällen, S.22
Cowell, Ecological Defects, S.8,14

2. Kapitel: Anstieg der Welttankertonnage und der Tankerunfälle von 1960 bis 1980

Gegenwärtig werden von den rund 40.000 Tankern in der Welt gut 1.700 Millionen Tonnen Erdöl jährlich über See transportiert. Das sind annähernd 60 Prozent allen auf der Erde verbrauchten Erdöls.¹

I. Zunahme der Tankerflotten aufgrund des wachsenden Ölverbrauchs der westlichen Welt

Manche dieser Tanker fahren 30 bis 45 Tage bis zu ihrem Bestimmungshafen und legen dabei über 10.000 Seemeilen zurück, auf so viele Seemeilen beläuft sich z.B. die Strecke von Ras Tanura in Saudi-Arabien bis Rotterdam, dem größten europäischen Erdölhafen.²

Der weltweite Anstieg der Schwerindustrie und der chemischen Industrie nach dem 2. Weltkrieg sowie die Umstellung von der früher üblichen Kohleverbrennung auf Ölverbrennung, als auch der ständig steigende Benzinbedarf der westlichen Welt führten zu einem sprunghaften Anstieg des Ölbedarfs und des Verbrauches in den Industriestaaten.³

Anfang der dreißiger Jahre wurden noch 75 % der Energieerzeugung in der ganzen Welt aus Kohle gewonnen. Der Anteil des Erdöls betrug nur 15 %, die zumeist in den Vereinigten Staaten verbraucht wurden.

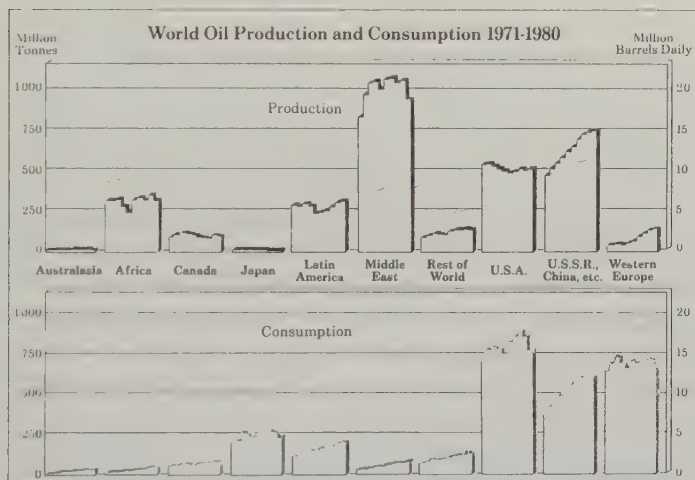
-
- 1) Shell, Briefing Paper April 1979, Öl auf dem Meer
Öl und Meer, S.2
Esso-Magazin 3/78, S.20 ff.
 - 2) Exxon-Background Series, S.6
Cowell, Oil Pollution of the Sea, S.353,354
 - 3) Mineralöl und Umweltschutz, S.10

Schon 1950 stammten 25 % der Energie, die in der Welt verbraucht wurde, aus Öl. 1965 war dieser Anteil auf 37 % gestiegen. In den Industriegesellschaften der nichtkommunistischen Welt, die den derzeit größten Energieverbrauch haben, ist das Erdöl heute mit Abstand der wichtigste Energieträger. Allein während der sechziger Jahre stieg der Ölbedarf in Europa auf das Dreifache, in Japan sogar auf das Siebenfache.¹

Im Falle Europas war die Umstellung von Kohle auf Öl notwendig, um einer Energiekrise zu entgehen, die auf Kriegsschäden, beeinträchtigte Kohleproduktion und veralteten Förderanlagen beruhte. 1951 stammten erst etwa 15 % des gesamten europäischen Energieverbrauches aus Öl: etwa 73 Millionen Tonnen. fünf Jahre später näherte sich der Anteil des Erdöls bereits der 25 %-Marke. 1968 hatte das Öl die Kohle als wichtigsten Energieträger in Westeuropa verdrängt. 56 % des Energiebedarfes wurden mit Öl bedeckt, was eine jährliche Einfuhr von rund 300 Millionen Tonnen bedeutete. Die Ölimporte stiegen mit einer Jahresrate von 8 - 7 Prozent. Etwa die Hälfte des importierten Rohöls stammte aus dem nahen Osten.²

-
- 1) Noel Mostert, Tagesspiegel vom 11.01.1976
Mineralöl und Umweltschutz, S.10,11
BP-Statistical Review of World Energie 1981,
S.13,17
 - 2) Noel Mostert, Tagesspiegel vom 11.01.1976

Die folgende Skizze verdeutlicht den Anstieg der Welt-Ölproduktion und dessen Verbrauch in den Jahren 1971 bis 1980.¹



Anhand dieser Tabelle läßt sich außerdem nachweisen, daß die weltgrößten Erdöllieferanten selbst den geringsten Ölverbrauch haben.²

-
- 1) BP-Statistical Review of the World Oil Industry, S.7
BP-Statistical Review of World Energy, S.7,6
 - 2) Exxon-Background Series, S.6
BP-Statistical Review of World Energy, S.7

Die Spitze der Erdölverbraucherländer wird von den USA als Welt größter Industriestaat angeführt, gefolgt von Westeuropa, der UDSSR und Japan.¹ Um diesen weltweiten Ölbedarf zu decken, wurden immer neue und größere Tanker und Supertanker gebaut, weil diese Tankerflotten das wichtigste Transportmittel sind, um das Erdöl dieser Erde von den Erdölerzeugerländern zu den Verbraucherländern zu transportieren.² Die Entwicklung der Riesentanker vollzog sich in einem schnellen Tempo. Am Ende des 2. Weltkrieges hatten die größten Tanker eine Deadweight Tonnage³ von 18.000 Tonnen. 1950 war ein 28.000-Tonner so sensationell, daß Prinzessin Margret von England die Schiffstaupe vornahm. Schon 1956 verkehrten 45.000-Tonner auf den Meeren. Es wurde der Plan bekanntgegeben, einen 100.000-Tonner zu erbauen. Die ersten Schiffe dieser Größenordnung wurden Anfang der sechziger Jahre mit einem Schwall von Superlativen begrüßt, und diese Ehren wurden jeweils auf den Tankern mit 150.000, 170.000, 200.000 und 250.000 Tonnen zuteil, die rasch aufeinander folgten. Als jedoch der erste aus einem Sextett von 326.000-Tonnern in Dienst gestellt wurde, hatte sich der Neuigkeitswert bereits erschöpft.

1) Exxon-Background-Series, S. 6

BP-Statistical Review of World Energy, S. 7

2) Exxon-Background-Series, S. 6

3) Alle Schiffe drücken ihre Größe durch ihre Tonnage aus, und jeder Vergleich zwischen Passagier- und Frachtschiffen und Supertankern wird durch den Umstand erschwert, daß Tanker nach Tragfähigkeit = Deadweight Tonnage gemessen werden, Passagierschiffe hingegen nach Bruttoregistertonnen. Die Bruttotonnage ist der gesamte umbaute Raum eines Schiffes. Die Deadweight-Tonnage hingegen ist das Gesamtgewicht an Fracht, Brennstoff, Vorräten und Ballast, gemessen in Tonnen, die das Schiff bis zur vorgeschriebenen Freibordmarke aufnehmen kann. Denn Tanker breiten sich entgegen einem Passagierschiff unter der Wasseroberfläche aus, nicht unvergleichbar mit einem Eisberg. Das Schiff liegt bis zu 80 % unter der Wasseroberfläche.

Knapp 10 Jahre später konnte der weltgrößte Tanker "Globtik Tokyo" schon 480.000 Tonnen befördern.

Für die achtziger Jahre wurden allein weltweit 12 Riesen der "Halb-Millionen-Klasse" geplant.¹

Die Expansion der Welt-Tanker-Tonnage erfolgte unter dem Gesichtspunkt, daß der weltweite Ölbedarf anhalten und eine Steigerungsrate von 7 bis 8 Prozent im Jahr erreichen würde.²

Diese erwartete Steigerungsrate in der Tankernachfrage konnte jedoch aufgrund des arabischen Ölboykotts von 1973/74 nicht erreicht werden. Der unerwartete Öl-boykott der erdölexportierenden Länder führte zu einem bis dahin nie dagewesenen beispiellosen Anstieg des Ölpreises, der wiederum auf seiten der westlichen Welt zu einer drastischen Senkung der Erdölnachfrage durch Einsparung führte. Gleichzeitig mit der Senkung der Erdölnachfrage erfolgte eine Senkung der Tankernachfrage.³

- 1) Bericht von Volker Kraus-Weysser in: Quick vom 26.05.1976

Exxon-Background Series, S. 6

Noel Mostert, Tagesspiegel vom 11.01.1976

Since the end of World War II, tanker tonnage has grown remarkably-from about 24 million dwt to a figure that is 15 times as large. As recently at the beginning of this decade the world's total tanker tonnage was only about half of what it is today.

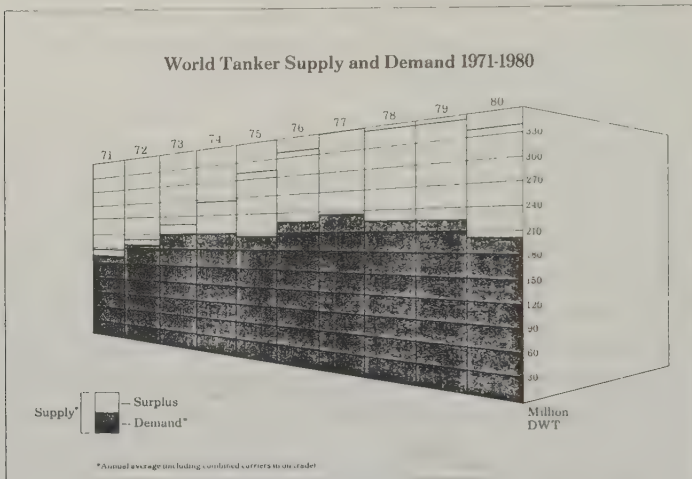
- 3) Shell Briefing Paper März 1983: Öl und Gas aus dem Meer, S. 1

Hansa 8/78, S. 643

Exxon-Background Series, S. 6, 7

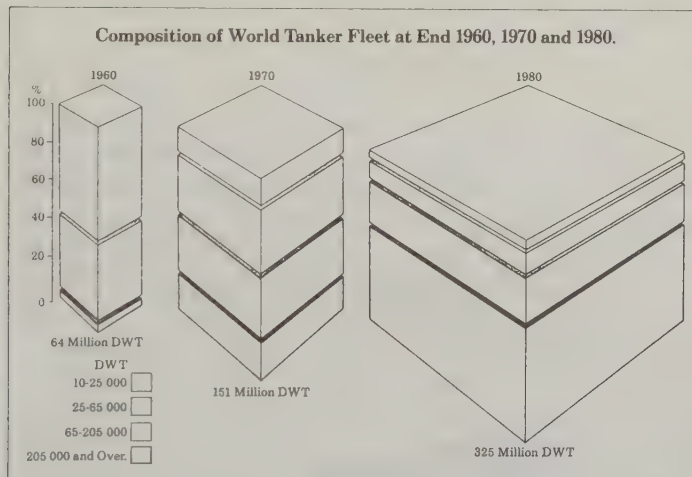
The world tanker fleet grew, because it was needed to transport increasing volumes of oil over the great stretches between the major producing areas, particularly the Middle East and the major consuming areas, the Unites States, Europe and Japon. In 1978, even a once-self-sufficiant country like the USA received over 40 % of its oil - some 8 million barrels a day via tanker. Moreover, ever since U.S. domestic production peaked early in the 1970's, a growing portion of US oil imports - about 65 % in 1978 - has come from far off countries in the Middle East and North West Afrika.

Die folgende Zeichnung verdeutlicht, daß die Nachfrage nach Tankern im Jahre 1977 ihren Höhepunkt erreichte und dann bis zum Jahre 1980 deutlich rückläufig verlief.¹



-
- 1) BP-Statistical Review of World Oil Industry, S. 15
Exxon-Background Series S. 6
BP-Statistical Review of World Energy, S. 25, 24
At the rate tankers were being ordered in the late 1960's and early 1970's, the entire world fleet would have been replaced in about five years - a situation which could only result in a large surplus. In addition to the over estimation of oil demand a number of other factors led to the overbuilding of tanker tonnage in the 1960's and early 1970's, including the availability of financing and technological breakthroughs that allowed the construction of supertankers which were economical and efficient than smaller vessels.

Trotz der Rückläufigkeit der Nachfrage nach Tankern stieg der Trend Riesentanker, bei den Reedern in Auftrag zu geben, ständig an.¹



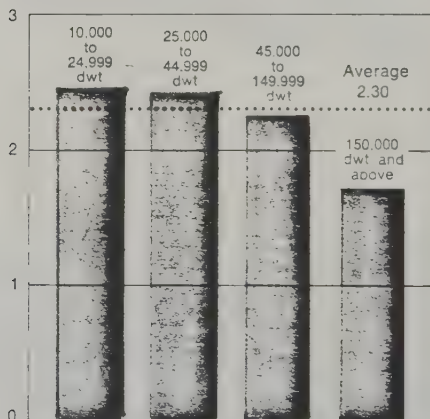
Anfang 1981 umfaßte die Welttankerflotte 3.937 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 37 Millionen dwt. Obwohl dies rund 40 Schiffe mehr waren als Anfang 1980, verringerte sich die Gesamttragfähigkeit im gleichen Zeitraum um etwa 3 Millionen dwt. Die Durchschnittsgröße der Schiffe sank nämlich gleichzeitig um 1.800 dwt und liegt heute bei 94.600 dwt, da in den letzten Jahren verstärkt kleinere Tanker in Auftrag gegeben wurden. Dies bedeutet jedoch keine Abkehr vom Großschiff.² Der Grund ist vielmehr, daß mehr und mehr

- 1) Esso-Magazin 2/81, S. 25
Exxon-Background Series, S. 4, 5, 9
BP-Statistical Review of World Oil Industry, S. 15
BP-Statistical Review of World Energy, S. 25
- 2) Gefährliche Landung 9/79, S. 42, 43
Volker Kraus-Weysser in: Quick vom 26.05.1976
Noel Mostert, Tagesspiegel vom 11.01.1976
Esso-Magazin 2/81, S.23

ältere, kleinere Tanker, die nicht den neuen internationalen Sicherheitsbestimmungen entsprechen, durch Neubauten ersetzt werden, während die Großtanker überwiegend jüngeren Datums und daher bereits nach den neuen Richtlinien gebaut sind.¹

Hinzu kommt, daß die neu erstellten Großtanker für Unfälle weniger anfälliger sind als die älteren Schiffe mit geringerer Tonnage. So hebt die folgende Tabelle deutlich hervor, daß in einem Durchschnitt von 10 Jahren die Unfallrate für Großtanker bedeutend geringer ist, als die Durchschnittsrate für kleinere Tanker.²

SERIOUS CASUALTIES: 10 YEAR RATE
PER 100 TANKERS AT RISK, BY SIZE
1968-1977



-
- 1) Esso-Magazin 2/81, S. 25
BP-Statistical Review of World Oil Energy, S. 20
BP-Statistical Review of World Oil Industry, S. 15, 20ff.
 - 2) Exxon-background Series, S. 20, 18, 19
The 10 year averages for the four size categories of tankers show that the serious casualty rate for the largest vessels has been lower than the averages of all the other groups. These data contradict a common impression that larger ships have been more casualty prone.
Royal Commission on Environmental Pollution, S. 132, 133
Gefährliche Ladung 9/79, S. 43

Nahezu die Hälfte der Tankertonnage entfällt heute auf 634 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von über 220.000 dwt. Noch vor 10 Jahren gab es nicht einmal 100 Tanker dieser Größe. Durch den Übergang zum Großschiff hat sich die durchschnittliche Tragfähigkeit der Tanker mehr als verdoppelt. Ohne diese Einheiten müßte die Welttankerflotte bei gleichen Transportkapazitäten heute rund 9.000 Einheiten umfassen. Der Übergang zum Großschiff führte zu einer deutlichen Energieersparnis, denn eine Verdoppelung der Tragfähigkeit hat nur einen um ein Drittel höheren Brennstoffbedarf zur Folge, was bei den heutigen Benzinpreisen eine erhebliche Ersparnis einbringt.¹

II. Zunahme der Tankerunfälle und deren Hauptursachen

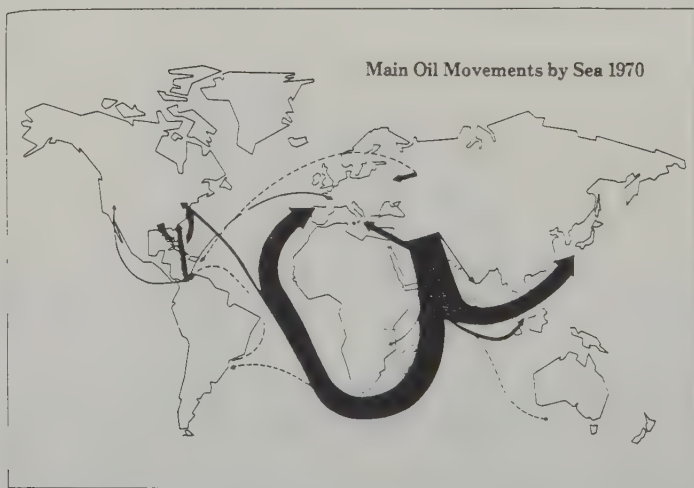
Um den Ölbedarf der westlichen Welt zu decken, transportieren riesige Öltanker das Erdöl von den Förderländern zu den Verbraucherländern.² Da Rohöl in vielen Fällen Tausende von Kilometern von seinen Hauptverbrauchern entfernt produziert wird, sind aufwendige Schiffstransporte unvermeidbar. In jeder Minute befinden sich daher gegenwärtig rund 100 Millionen Tonnen Öl auf See.³ Allein nach Nordwesteuropa werden jährlich etwa 600 bis 700 Millionen Tonnen befördert. Im Jahre 1978 wurden ca. 5 Millionen Tonnen Mineralöl in deutschen Häfen umgeschlagen. Von den rund 1,7 Milliarden Tonnen, die jährlich auf den Weltmeeren von rund 6.000 Tankern transportiert werden, erfährt die Öffentlichkeit meistens erst dann, wenn große Tankerunfälle wie die der Torrey Canyon (1967), Yoho Maru (1968), Olympic Bravery (1976), Argo Merchant (1976), Amoco Cardiz (1978) gewaltige Ölverschmutzungen der Meere und der angrenzenden Küsten in allen Gebieten der Erde verursachten.⁴

-
- 1) Esso-Magazin 2/81, S. 23
Gefährliche Ladung 9/79, S. 43
 - 2) Shell Briefing Paper, April 1979
Öl auf dem Meer, s. 1
Exxon-Background Series, S. 2
 - 3) Shell Briefing Paper, April 79
 - 4) Gefährliche Ladung 9/79, S. 42, 43, 34
Gefährliche Ladung 6/79, S. 7

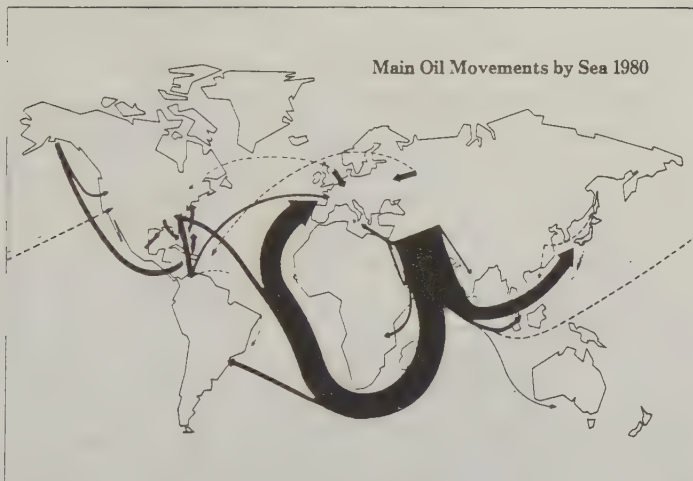
Gegenwärtig rechnet die Ölindustrie damit, daß ein Unfall im statistischen Mittel auftritt bei dem tausendsten Anlaufen eines Hafens oder nach 50 Jahren regelmäßiger Fahrt eines Tankerschiffes: das ergibt einen Verlust von durchschnittlich 87 g pro Tonne transportierten Öls.¹

Die folgenden zwei Tabellen zeigen deutlich auf, daß sich die großen Tankerflotten auf festen Seerouten fortbewegen. Die Hauptroute der Tanker führt vom Persischen Golf und vom Golf von Aden über das Kap der Guten Hoffnung nach Europa.²

Die zweite bedeutend geringer frequentierte Route verläuft vom Persischen Golf an Indien vorbei nach Japan.³



-
- 1) Esso 2/81, S. 22
BP-Statistical Review of World Oil Industry, S.11
BP-Statistical Review of World Energy, S.15
Meereskundliche Untersuchung von Ölunfällen, S.16
 - 2) South African Digest vom 22.02.82, S.18
Gefährliche Ladung 9/79, S.43
Exxon-Background Series, S.2
Cowell: Oil Pollution of the Sea, S.354
Gerlach, S. 55
 - 3) Cowell: Oil Pollution of the Sea, S.354
Volker Kraus-Weysser in: Quick vom 26.05.76
 - 4) Esso-Magazin 2/81, S. 22,23
BP-Statistical Review of World Oil Industry, S.11

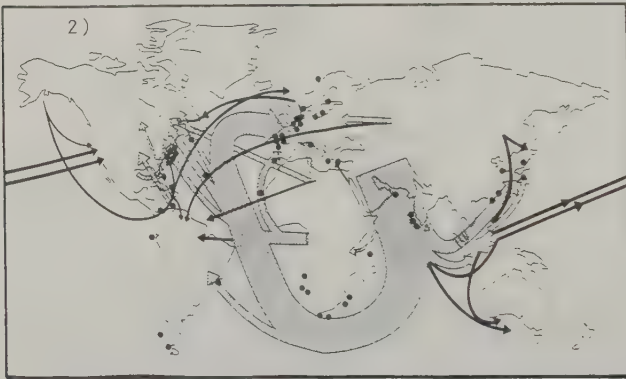


Ein Vergleich zwischen diesen zwei Tabellen ergibt, daß sich zwischen den Jahren 1970 bis 1980 der Transport des Erdöls per Tanker auf der Route um das Kap der Guten Hoffnung herum fast verdoppelt hat. Im Jahre 1970 noch teilten sich die Transportwege in westliche Richtung vom Persischen Golf aus in eine lange Strecke rund um das Kap der Guten Hoffnung auf und in eine kurze Strecke durch das Mittelmeer via Middle East Pipeline und Suez Kanal. Im Jahre 1977 betrug die Route um das Kap der Guten Hoffnung herum bereits 87 % des Handels. Die Möglichkeit des Einsatzes von ökonomisch günstigen Riesentankern führte zu einem 350 %-Anstieg des Öltransportes auf der Strecke rund um Afrika. Dagegen nahm der Öltransport auf der kürzeren Strecke via Pipeline und Suez Kanal drastisch ab.²

-
- 1) Esso-Magazin 2/81, S. 22,23
BP-Statistical Review of World Oil Industry, S.11
 - 2) Exxon-Background Series, S. 2 ff.
Esso-Magazin 2/81, S. 22 ff.
Royal Commission of Environmental Pollution,
S. 126 bis 128

1. Unfallbedingte Ölverschmutzungen weltweit:

Zeichnet man die seit 1974 ereigneten größeren Tankerunfälle in eine Weltkarte ein, so zeigt sich, daß sich die Tankerunfälle in denjenigen Seegebieten häufen, die an das seemännische Können der Besatzungen und an die nautische Ausrüstung der Schiffe gesteigerte Anforderungen stellen.¹



So häufen sich weltweit die Unfälle in der Straße von Malakka, im Persischen Golf, am Kap der Guten Hoffnung, vor der Westküste Afrikas und entlang der amerikanischen Ostküste. Das unfallträchtigste Seegebiet ist laut Skizze der Ärmelkanal.³

- 1) Royal Commission on Environmental Pollution, S.135
Cowell: Oil Pollution of the Sea, S. 354 ff.
BP-Briefing Paper: Action Against Oil Spills, S.1
A prevention of oil pollution could be gained by better routing, as much of the world's oil trade passes through a few congested and narrow straits:
Dover, Hormuz and Malacca.
- 2) Christian Jungblut in: Geo, S.63
South African Digest v. 22.02.1982, S.9
Tankers and the Flags they Fly, S.3
- 3) Royal Commission on Environmental Pollution, S.134,125
The data given above relate to serious tanker casualties and in many of the incidents no oil pollution will have resulted: in some cases it may not have been reported. There is a paucity of reliable data on oil spills and this is no doubt reflected in the inconsistencies that appear to exist between data from different sources. Since the Torrey Canyon disaster until the end of 1980 165 major oil spills resulting from tanker casualties have been reported.
Der Spiegel vom 27.03.1978, S.144 bis 146
BP-Briefing Paper Dezember 1981, S.1

2. Unfallbedingte Ölverschmutzungen in europäischen Gewässern

Der Ärmelkanal ist eine der meist befahrenen Seestraßen der Welt.¹ So haben sich laut Statistiken die Hälfte aller Tankerunfälle auf den Weltmeeren im Gebiet des Ärmelkanals und der Nordsee ereignet.²



Figure 7.3. Tanker spills over 700 tonnes in European waters since 1970

-
- 1) BP-Briefing Paper: Action against Oil Spills, S.1:
one million tons a day pass through the Dover straits
Mineralöl und Umweltschutz, S.23
Accidents at Sea Causing Oil Pollution, S.9
 - 2) Royal Commission on Environmental Pollution, S.136
37 tanker spills of over 5.000 barrels (about 700 tons) known
to have occurred since 1970. The vulnerability of the Channel
to accidental spillages is evident from the figure. Over
6.387.000 tonnes of oil disappeared into the sea.
A.D. Read and A.A. Blackman, S.3
Accidents at Sea Causing Oil Pollution, S.3,9,10
 - 3) Royal Commission on Environmental Pollution, S.138

Die schwerste Ölpest in der Geschichte der Nordsee - abgesehen von der "Torrey Canyon-Katastrophe" im Jahre 1967 - ereignete sich am 16. März 1978, als der Supertanker "Amoco Cardiz" vor der bretonischen Küste auf ein Riff auflief. Der Tanker durchquerte mit 220.000 Tonnen Erdöl beladen den Ärmelkanal in Richtung Süd-Nord. Nördlich der Insel Quessant versagte die Ruderanlage. Der Riesentanker trieb unlenkbar in der stürmischen See und wurde vor dem Fischerhafen Portsall auf ein Riff gedrückt. Kurz nach der Strandung brach der Tanker in zwei Teile, 200.000 Tonnen Rohöl flossen in das Meer.¹

Als eine der am stärksten befahrenen und unfallträchtigsten Seestraßen der Welt stellt der Ärmelkanal besonders hohe Anforderungen an das seemännische Können der Besatzungen und an die nautische Ausrüstung der Tanker.² Die Häufung der Tankerunfälle in diesem Seegebiet ergibt sich aus folgenden Gesichtspunkten: zum einen aus dem hohen Verkehrsaufkommen bei Tag und Nacht im Kanal, zum anderen beträgt die Meerestiefe auf den festgelegten internationalen Wasserstraßen nur ca. 30 m, während der Tiefgang der Riesentanker mindestens 23 m beträgt. Ein auch nur kurzfristiges Abweichen von der Wasserstraße hat zwangsläufig ein Auflaufen der Tanker zur Folge. Als weiteres Gefahremoment kommt hinzu, daß der Golfstrom in Richtung Süd-Nord mit einer ziemlichen Geschwindigkeit in den Ärmelkanal hineinzieht. Diese Strömungen und der extrem hohe Gezeitenunterschied im Kanal beeinträchtigen die Manövrierfähigkeit der Tanker.³

-
- 1) Neue Züricher Zeitung vom 20.12.1980
Die Neue vom 14.01.1981
The Guardian vom 19.06.1978
FAZ vom 25.03.1978
Der Spiegel vom 27.03.1978, S. 144 bis 146
The Sunday Times vom 14.05.1978
 - 2) BP-Briefing Paper: Action Against Oil Spills, S.1
Mineralöl und Umweltschutz, S. 23
Accidents at Sea Causing Oil Pollution, S. 9
 - 3) Volker Kraus-Weysser in: Quick vom 26.05.1976
Royal Commission on Environmental Pollution, S.131

3. Menschliches Versagen als Hauptursache von Tankerunfällen

Hauptursache der Tankerunfälle - so auch bei der Strandung der "Amoco Cardiz" - ist menschliches Versagen. Die seemännischen Pflichten werden von der Besatzung nicht ordnungsgemäß erfüllt oder aber kritische Situationen falsch eingeschätzt. Ein Fehlverhalten der Besatzung ist die Folge.¹ So stellte eine Untersuchung des Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) im Jahre 1978 fest: human error and human fallibility is by far the most important cause of accidents involving strandings, groundings and collision.²

1) Royal Commission on Environmental Pollution, S. 137
There are many possible causes for accidents at sea, including poor navigation and seamanship, adverse weather structural failure of the vessel or equipment malfunction. It has been stated in evidence to us and elsewhere that human error is by far the predominant cause; we note, for example, that the consensus of a Safe Navigation Symposium arranged by the Oil Companies International Marine Forum in 1978 was that human error is by far the most important cause of accidents involving strandings, groundings and collisions. It follows that the prevention of accidents is to be sought through a variety of means and in particular by taking all feeble steps, especially by training, to reduce the likelihood of human error in regard to safe navigation and the avoidance of hazardous situations.

2) Royal Commission on Environmental Pollution, S. 143, 144
The predominant cause of tanker accidents is human error and clearly the competence of personell responsible for navigation and the observance of adequate standards in bridge manning and organisation are of basic importance in the avoidance of accidents. Various factors have a bearing on the matter. Over about the last 20 years the number of ships (and the number of tankers) has doubled and the gross registered tonnage has more than trebled. The personell requirement posed by this increase has been to a considerable extent offset by increasing automation and the use of more complex equipment but these developments have also added to training needs. The knowledge and ability to use such equipment properly and safely is clearly vital and in this connection it should be noted that continuity of crewing is highly important. The provision of complex equipment may lead to a false sense of security: excessive reliance on the equipment, and hence failure to be vigilant for possible malfunctions, has obvious dangers. There is no lack of example of tankers that have come to grief through inadequencies in watchkeeping or errors in navigation.

a) menschliches Versagen auf See

Aufgrund der überdimensionalen Größe der Riesentanker besitzen diese eine weitaus verringerte Manövrierfähigkeit als Schiffe mittlerer Größe. Daher ist den Tankern ein Ausweichen vor plötzlich auftretenden Hindernissen fast unmöglich.¹

Ein Tanker von 250.000 Tonnen hat einen Drehkreis von 1 Kilometer in tiefem Wasser, bis zu 2 Kilometern in seichtem Wasser. 17 Minuten sind erforderlich, um ein solches Schiff bei seiner Fahrtgeschwindigkeit von 4 Knoten pro Stunde mit einem sogenannten "crash Stop", d.h. volle Kraft zurück, vollständig zum Stillstand zu bringen. Der Bremsweg beträgt in beladenem Zustand 3,5 Kilometer. Im engen Fahrwasser sind sogar 21 Minuten erforderlich, um den Koloß zum Stillstand zu bringen. Large Crude Oil Carriers (Supertanker) fahren aber nicht wie in diesem Beispiel mit einer Geschwindigkeit von 4 Knoten pro Stunde, sondern mit 15 Knoten. Der Bremsweg und die Bremszeit verlängern sich dementsprechend.²

Zu diesen Schwierigkeiten tritt noch ein weiteres Gefahrenmoment hinzu, das auf dem extrem hohen Tiefgang der Riesentanker beruht. So beträgt der Tiefgang der längsten Tanker, die den Kanal durchfahren, 23 Meter, während die Seestraßen im Kanal nur eine Tiefe von 30 Meter aufweisen.³

Dieser extreme Tiefgang der Tanker und die herabgesetzte Manövrierfähigkeit stellen höchste Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Schiffsbesatzungen. Ein kleiner Fehler in der Navigation kann zur Strandung der Tanker führen.

-
- 1) Volker Kraus-Weysser in: Quick vom 26.05.76
Royal Commission of Environmental Pollution,
S.137,143
 - 2) EG-Schiffahrtspolitik, Billig Flaggen, S.23
Mineralöl und Umweltschutz, S.23
 - 3) EG-Schiffahrtspolitik, Billig Flaggen, S.23
Mineralöl und Umweltschutz, S.23
Volker Kraus-Weysser in: Quick v. 26.05.76
Royal Commission on Environmental Pollution, S.131

Unaufmerksamkeit auf der Brücke eines Tanker kann aber nicht nur leicht zur Strandung des Schiffes führen, sondern auch zu einer Kollision, da die Schifffahrtsrouten stark befahren sind und die Tanker auf die tiefste Fahrwasserrinne angewiesen sind. Daß Kollision und Strandung - hervorgerufen durch menschliches Versagen - die häufigsten Ursachen von Tankerunfällen sind, sollen die folgenden Beispiele von größeren Tankerunfällen und Ölkatastrophen verdeutlichen.

Eine durch Kollision hervorgerufene Tankerkatastrophe ereignete sich im November 1979. Der rumänische Tanker "Independata" wurde, als er vor Istanbul auf Reede lag, von dem griechischen Frachter "Evrialy" gerammt und explodierte. 51 Seeleute kamen ums Leben, die gesamte Ladung von 96.000 Tonnen Rohöl lief aus und bedrohte als brennender Teppich wochenlang die Millionenstadt Istanbul. Der Supertanker "Independata" war nachts vor Anker gegangen, weil er die schwer zu navigierende Meeresenge nur bei Tag passieren durfte. Der Kapitän der "Evrialy" hatte aus Kostengründen darauf verzichtet, einen Lotsen an Bord zu nehmen. So kam es zu der Katastrophe.¹

Ein weiteres Beispiel für Tankerkatastrophen, die durch Kollision verursacht worden sind, ist das Schicksal der "Pacific Glory", die am 23.10.1970 vor der Isle of Wight den Tanker "Allegro" rammte.

7.500 Tonnen Rohöl liefen aus, 14 Seeleute starben.²

Eine der schwersten durch Kollision ausgelösten Katastrophen ereignete sich im Juli 1979, als die zwei unter liberianischer Flagge fahrenden Supertanker "Aegean Captain" und die "Atlantic Empress" vor der Antilleninsel Tobago zusammenstießen und explodierten. 290.000 Tonnen Rohöl liefen aus, 26 Seeleute fanden

1) Christian Jungblut in: Geo, S. 50

2) Christian Jungblut, Die riskierte Katastrophe, S.232
Major Oil Spills from Torrey Canyon until now, S.4

den Tod. Der Untersuchungsbericht nannte - wie in den anderen Fällen auch - als Grund der Kollision menschliches Versagen.¹

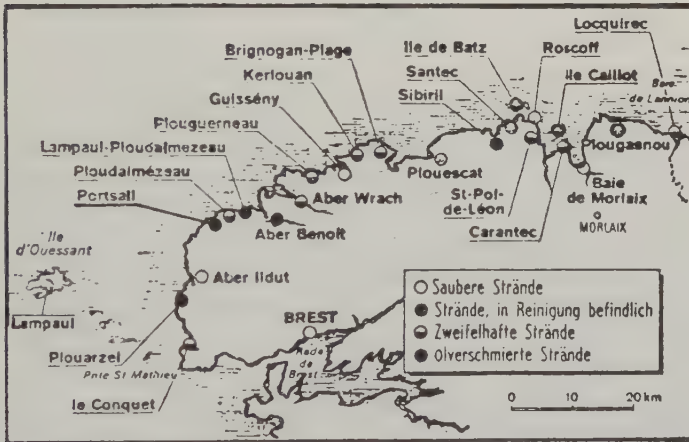
Neben der Kollision ist die häufigste Unfallursache die Strandung der Riesentanker. So verwandelte sich im Mai 1976 die Atlantikküste vor Spanien in ein brennendes Meer, als die "Uriquiola" auf ein Riff auflief und zerbrach. Die Fahrrinne reichte für einen Tiefgang der "Uriquiola" von 17 Metern nicht aus. 110.000 Tonnen Öl liefen aus.²

Die schwerste durch Strandung hervorgerufene Ölkatastrophe - neben dem "Torrey Canyon"-Unglück - ereignete sich am 17.03.78, als vor der Bretagne die "Amoco Cardiz" auf Grund lief. Über 200.000 Tonnen Rohöl liefen aus und verseuchten die Strände der französischen Atlantikküste.³ Das auslaufende Öl der "Amoco Cardiz" verursachte die größte Ölpest in der Geschichte der Tankerschifffahrt. Die Katastrophe wurde durch einen Ausfall der Ruderanlage eingeleitet. Ursache für die später erfolgte Strandung aber war, daß der Kapitän der "Amoco Cardiz" keine Schlepphilfe herbeirief, sondern das Schiff stundenlang treiben ließ. Um 9.45 Uhr teilte der Rudergänger dem Kapitän mit, daß die Ruderanlage ausgefallen sei, Notsignal wurde aber vom Tanker erst um 23.18 Uhr gesendet, genau 2 Stunden nachdem

-
- 1) Christian Jungblut in: Geo, S.62
The Guardian vom 13.05.1976
Bild vom 08.11.1976
Major Oil Spills from Torrey Canyon until now, S.3
- 3) The Guardian v. 19.06.78
Die Neue vom 14.01.81
Der Spiegel vom 19.02.78
Der Spiegel vom 27.03.78
Die Zeit vom 16.03.79
Die Times vom 24.03.80

der Tanker um 21.04 Uhr das erstmal auf den Felsen von Portsall schlug.¹

200 km bretonische Küste wurden verschmutzt, tausende von Seevögeln fanden den Tod, die Fischbestände wurden stark reduziert und 7.800 Tonnen Austern vernichtet.²



Die Folgen des Zerberstens der Amoco Cadiz vor der bretonischen Küste macht diese Karte über die Verschmutzung der Strände mehr als deutlich.

-
- 1) The Guardian v. 19.06.78
Die Neue v. 14.01.81
Der Spiegel v. 19.02.78
Der Spiegel v. 27.03.78
Die Zeit v. 16.03.79
Die Times v. 24.03.1980
 - 2) Die Neue v. 14.01.1981
 - 3) a.a.0

b) menschliches Versagen im Hafen

Menschliches Versagen führt aber nicht nur auf den Meeren zu Katastrophen, sondern auch in den Häfen ereignen sich Unfälle. Die Hauptgefahren für die Schiffe und deren Besatzungen in den Häfen geht zum einen von der Gefährlichkeit der Ladung selbst aus, zum anderen bilden sich nach dem Löschen der Ladung in den entleerten Tanks giftige und hoch explosive Gase. Außerdem weist ein entleerter Tanker erhebliche Stabilitätsprobleme auf. Ein Tanker, der nicht fachgerecht entladen oder beladen wird, bricht auseinander.¹

So brach zum Beispiel am 22. Juli 1980 im Hafen von Rotterdam der taiwanische Supertanker "Energy Concentration" beim Löschen der Ladung in der Mitte auseinander. 43.000 Tonnen Rohöl waren bereits gelöscht worden, 110.000 Tonnen befanden sich noch in den Tanks. 10.000 Tonnen Öl entwichen in das Hafenwasser. Kapitän und Erster Offizier der "Energy Concentration" wurden zu je 4 Monaten Gefängnis verurteilt, da sie fahrlässigerweise gegen das Gebot der Ladetechnik verstoßen hatten. Auf ihre Anweisungen hin war zuerst der mittlere Raum des Tankers entladen worden, anstatt die Tanks gleichmäßig leer zu pumpen.²

1) Royal Commission on Environmental Pollution, S. 142, 131

Explosion and fire risks arise from the nature of the cargo. There is a particular risk of explosion when tanks are empty because of the presence of potentially explosive gases; the pollution risk is then secondary to the hazard to the ship and its crew. The explosion risk has led to the increasing use of systems in which air is excluded from the tanks by introducing inert gas. But even tankers fitted with inert gas have been lost. Whilst there is no evidence that inert gas systems have been ineffective when properly used, clearly they can be rendered ineffective either by poor maintenance or maloperation.

2) Christian Jungblut in: Geo, S. 55

Ebenfalls aufgrund falscher Belastverteilung beim Löschen der Ladung zerbrach der französische Großtanker "Betelgeuse" in der irischen Bantry Bay. Durch freigewordene Gase explodierte der Tanker und zerbrach in 3 Teile. 51 Seeleute und Hafenarbeiter fanden den Tod.¹ Am 17. Dezember 1976 explodierte der liberianische Tanker "Sansinena" im Hafen von Los Angeles. Ursache für die Explosion war eine Hydrocarbon-Gaswolke, die sich auf dem Achterdeck durch unsachgemäßes Beladen entwickelt hatte. Die Druckwelle der Explosion war 4,5 km weit zu hören. 11 Menschen kamen ums Leben, 50 weitere wurden schwer verletzt.²

Da 99 % aller Tankerunfälle - gleichgültig, ob sie sich auf See oder im Hafen ereignet haben- auf menschliches Versagen der Crews zurückzuführen sind, bleibt die einzige Möglichkeit zur Verhinderung weiterer Tankerunfälle, die Besatzungen der Schiffe noch sorgfältiger auszusuchen und noch gründlicher zu schulen. Neben der intensiven Ausbildung der Mannschaft bleibt es erforderlich, die Sicherheitsvorkehrungen an Bord und in den Häfen weiter zu verbessern.³

-
- 1) Royal Commission on Environmental Pollution,
S. 135,142
Excessive stresses caused by incorrect ballasting were thought to be a contributory factor in the "Betelgeuse" disaster. Tankers may be fitted with loading calculators which monitor the stresses created during loading or unloading operations and so provide a warning of dangerous conditions. This equipment was fitted on the "Energy Concentration" but it was reported that the instruction manual on its use was printed in Norwegian which could not be understood by a Chinese crew.
 - 2) US Coast Guard, Marine Casualty Report, vom 25.11.1977
Die Welt vom 20.12.76
Die Süddeutsche Zeitung vom 10.01.77
FAZ v. 10.01.77
 - 3) Royal Cimmission on Environmental Pollution,
S. 130,131,135,137,143 ff.

3. Kapitel: Die Entwicklung des maritimen Umweltschutzes bis zur Torrey-Canyon-Katastrophe im März 1967

I. Eingriffsmöglichkeiten der Küstenstaaten gegen gestrandete Tanker aufgrund internationalen öffentlichen Seerechts

Neben den in internationalen Übereinkommen festgelegten Pflichten zur Reinerhaltung der Ozeane und Meere können sich für alle Staaten generell bestehende Pflichten aus der Eigenart durch der im Seevölkerrecht gewährten Nutzungsmöglichkeiten und Rechte der Hohen See ergeben. Eine Pflicht zur Unterlassung der Verschmutzung der See durch Öl durch Schiffe könnte sich daraus ergeben, daß das Prinzip der Freiheit der Meere ein Verbot zum Mißbrauch der gewährten Freiheit beinhaltet.

1. Grundsatz der Freiheit der Meere

Wie bereits im 1. Kapitel dieser Arbeit aufgezeigt, benutzen die Staaten dieser Welt die Ozeane als Abfallgrube. Jahrhundertlang war dieses Recht der Staaten vom Grundsatz der Freiheit der Meere gedeckt. Unter den Rechtsordnungen der Hohen See regelnden völkerrechtlichen Normen und Prinzipien ist der Grundsatz der Freiheit der Meere der bedeutendste. An diesem Grundsatz der Freiheit der Meere hat sich daher jegliches Verbot der Meeresverschmutzung zu messen. Bevor also ein vielleicht bestehendes oder nicht bestehendes Verbot der Meeresverschmutzung - das den Küstenstaaten ein Eingriffsrecht einräumt - geprüft werden kann, muß daher zunächst die Herkunft und der Umfang des Grundsatzes der Meeresfreiheit geprüft werden.

a) historische Entwicklung des Grundsatzes

Den geschichtlichen Hintergrund für den Grundsatzsatz der Meeresfreiheit bildet zu Beginn der Neuzeit der Versuch verschiedener seefahrender Nationen, Souveränitätsansprüche über verschiedene Meere oder deren Teilbereiche zu erheben. So Portugal über den Indischen Ozean und den Süd-Atlantik, Spanien über den Stillen Ozean und den Golf von Mexiko, Dänemark und Schweden über die Ostsee, England über den Ärmelkanal, die Irische See, die Nordsee und die Biskaya, Venedig über die Adria und Genua über das Ligurische Meer. Aufgrund dieser behaupteten Souveränität erhoben diese Staaten unter anderem den Anspruch, daß fremde Schiffe in "ihren" Gewässern die Flagge des Souveräns zu grüßen hatten, sie verboten fremden Schiffen die Fischerei in ihren Gewässern, sie sperrten die Schifffahrt für fremde Schiffe oder gestatteten sie nur gegen die Bezahlung besonderer Gebühren.

Gegen diese aufkommenden Monopolisierungsbestrebungen wandten sich die neu aufkommenden Seemächte, an ihrer Spitze Holland. Der Holländer Hugo Grotius ist der erste prominente literarische Vertreter des Grundsatzes von der Freiheit der Meere, die er in seinem Werk "Mare liberum" fordert. Dagegen traten eine Reihe von Autoren der Monopolnationen - so etwa der Engländer John Seldon 1636 in seinem "Mare clausum" - auf. Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts hat sich der Grundsatz der Meeresfreiheit allgemein - wenn auch nur in Friedenszeiten - durchgesetzt.¹

Bis in die Mitte unseres Jahrhunderts wurde das Meer vorwiegend als Handelsweg und Kriegsschauplatz in zu meist recht bescheidenem Umfang auch als Nahrungsquelle genutzt.

1) Berber, Völkerrecht Band I, S. 321/322
vgl. auch Gidel, Band I, S. 124 bis 200
Weyde, S.45

Als Grundpfeiler des bis dahin geltenden vorherrschenden Gewohnheitsrechts¹ rivalisierten die beiden Prinzipien "Meeresfreiheit" und "nationale Souveränität". Dieser Konflikt wurde dahingehend gelöst, daß die Küstenstaaten aus Gründen der Sicherheit eine Souveränitätszone beanspruchen durften, die ihrer Hoheitsgewalt unterstand. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts hatte sich bei fast allen Seemächten eine 3 sm breite Ausdehnung der territorialen Souveränität über den küstennahen Meeresraum durchgesetzt.² Dort stand fremden Schiffen nur ein Recht auf friedliche Durchfahrt zu, während außerhalb dieses Bereiches eine freie Nutzung der Meere erlaubt war.³ Mit diesem Prinzip sollte das Meer dem Gemeingebrauch aller offenstehen. Stellvertretend gab Krüger 1959 die darüber herrschende Auffassung so wieder:

"Die Freiheit der Meere ist ein in der Neuzeit mühsam errungenes, materiell und ideell gleich unschätzbares Gut der Menschheit. Sie beruht wirtschaftlich gesehen auf der Überlegung, daß alle besser gedeihen, wenn jeder einzelne darauf verzichtet, Handel und Wandel durch Grenzen zu hemmen ... die Erhaltung der Freiheit der Meere fordert heute die Aufmerksamkeit aller Verfechter der Freiheit ..., weil die Freiheit in der Tat unteilbar ist."⁴

- 1) Im Verlauf dieser Arbeit werden diese zwei Prinzipien genauer erörtert.
- 2) Glassner, S.3
Wolf, S.45
Die Wahl der Breite erfolgte damaligen Annahmen über die Beherrschbarkeit von Land aus (vgl. Colombos, S.65). Der erste Kodifikationsversuch scheiterte auf der Haager Kodifikationskonferenz des Völkerbundes.
- 3) Grotius "Mare liberum" (1609) gilt als erste rechtliche Grundlage der Meeresfreiheit Doktrin.
- 4) H. Krüger: Die Freiheit der Schifffahrt im Lichte der Vereinheitlichung des Seerechtes in: Hoog, Die Genfer Seerechtskonferenz von 1958/60, S.7-11
Wolf, S.45

Art 2 der Konvention über die Hohe See lautet:¹

"The Commission has merely specified four of the main freedoms, but it is aware that there are other freedoms, such as freedom to undertake scientific research on the High Seas - a freedom limited only by the general principle stated in the third sentence of paragraph 1 of the commentary to the present article."²

Jedoch ist diese Aufzählung der Nutzungsarten nicht abschließend. Dies ergibt sich zum einen aus der Formulierung "inter alia" in Art. 2 KHS, zum anderen aus dem Kommentar des ILC von 1956 zum endgültigen Vorschlag des Vertragstextes.

Aus diesem Text ergibt sich, daß für ein generelles Verbot der Meeresverschmutzung kein Anhaltspunkt besteht. Die Hohe See steht grundsätzlich allen bisher üblichen und neu entwickelten Nutzungsarten offen, soweit diese ihre Grundlage im Gemeingebrauch finden. Darüber besteht in der Völkerrechtslehre eine weitgehende Übereinstimmung. Dem Grundsatz der Meeresfreiheit unterliegt jede nur denkbare Nutzungsmöglichkeit, ohne daß es auf eine allgemeine Anerkennung dieser Nutzungsart durch die Staatengemeinschaft ankommt.³

1) YBILC 1956 II, S. 259

Diese auf Art. 27 des Entwurfs der International Law Commission beruhende Bestimmung stellt fest:
"The high seas being open to all nations, no state may validly purport to subject any part of them to its sovereignty. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by these articles and by other rules of international law. It comprises, inter alia, both for coastal and noncoastal States:

(1) Freedom of navigation
(2) Freedom of fishing
(3) Freedom to lay submarine cables and pipelines
(4) Freedom to fly over the high seas

These freedoms and others which are recognized by the general principles of international law, shall be exercised by all States with reasonable regard to the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas.

2) YBILC 1956 II, S.278

3) Ehmer, S.36

b) Einräumung begrenzter Nutzungsrechte und Pflichten zur Unterlassung schädlicher Einwirkungen

Die rechtlichen Instrumente zum Schutz des Meeres und der Küsten haben sich jedoch erst im Laufe dieser Jahrhunderte nach und nach entwickelt. Dabei standen zunächst keine ökologischen Gesichtspunkte im Vordergrund. Mittelbar ergaben sich Schutzbereiche für das Meer und die Küsten daraus, daß Maßnahmen zur Erhöhung der Schiffssicherheit und Schiffsverkehrssicherheit getroffen wurden, weil dies im Interesse der Schiffe und der Mannschaft geboten erschien. Nach dem 2. Weltkrieg hat die Zunahme der Ölverschmutzung weitere Anstöße gegeben, den Schutz des Meeres und der Küsten weltweit zu verbessern. Dabei gewannen insbesondere die Bedrohung für die Fischerei und den Fremdenverkehr an Bedeutung. Erst in den 70er Jahren brachte es die weltweite Umweltschutzbewegung mit sich, daß umfassende Maßnahmen zum Schutz von Meer und Küste angestrebt wurden.¹

So trat vom 27. bis 27.04.1958 die erste Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen (UNCLOS I) in Genf zusammen.² Man einigte sich auf 4 Konventionen: die Konvention über das Küstenmeer und die Anschlußzone, die Konvention über den Festlandssockel, die Konvention über die Hohe See und die Konvention über die Fischerei und die Erhaltung der lebenden Schätze der Hohen See.

In Art 2 der Konvention über die Hohe See sind die Freiheiten der Hohen See aufgeführt:

Freiheit der Schifffahrt - der Fischerei - des Kabellegens - und des Überfliegens.

1) Umweltprobleme der Nordsee, S.374

2) Eine gründliche Darstellung des Verlaufs der 1. Seerechtskonferenz findet sich bei Hoog a.a.O.

Fraglich ist aber, ob aus diesem Grundsatz auch gefolgert werden kann, daß die Freiheit der Meere auch die Nutzungsarten, wie das Verschmutzen der See durch Öl, mitumfaßt.

c) Verschmutzung der See als Nutzung i.S.
von Art. 2 KHS

Wie bereits im 1. Kapitel dieser Arbeit aufgezeigt, benutzen die Staaten dieser Welt die Ozeane als Abfallgrube. In Art. 2 KHS ist die Frage, welche Nutzungsarten von der Freiheit der Meere mitumfaßt werden, eine Schranke gesetzt worden: "These freedoms (i.e. die 4 oben genannten klassischen Freiheiten) and others recognized by the general principles of international law".

Jaenicke zweifelt, daß die Freiheit der Meere heute noch das Recht der Schadstoffeinführung in das Meer mitumfasse. Vielmehr bedürfe es einer neuen Interpretation des Begriffs "Freiheit der Meere". Die frühere Auffassung dieses Begriffes könne nicht mehr aufrechterhalten werden und bedürfe der Korrektur, da der Erhaltung der Substanz der Meere und seiner Reichtümer der Vorrang vor dem Grundsatz der Meere eingeräumt werden müsse.¹

Jaenicke folgert weiter, daß erst anerkannte Regeln des Völkerrechts geschaffen werden müssen, die einerseits die Ausübung einer bestimmten Nutzung gestatten oder andererseits untersagen. Es bedürfte des Nachweises allgemeiner Anerkennung; ehe eine bestimmte Nutzungsart zu den anerkannten Freiheiten der Meeresnutzung gerechnet werden dürfe. Dies sei insbesondere dann nicht gegeben, wenn eine Nutzungsart in die Substanz des Meeres eingreife.²

1) Jaenicke, rechtliche Probleme, S. 40, 41
Jaenicke in: Zur Sache, S.205, 206

2) Jaenicke, rechtliche Probleme, S. 40, 41

Jaenicke begründet seine Auffassung damit, daß der Grundsatz der Freiheit der Meere für die Zwecke von Fischerei und Schifffahrt geschaffen worden sei. Die Staaten vertraten damals die Auffassung, daß diese herkömmliche Nutzung das Meer in seiner Substanz unberührt lasse. Eine Nutzung der Meere aber, die nach heutiger wissenschaftlicher Erkenntnis geeignet ist, schädliche Veränderungen in der Qualität des Wassers hervorzurufen und Fauna und Flora der Meere gefährdet, gehe über den vorausgesetzten unschädlichen Gemeingebrauch hinaus und werde deshalb von der Freiheit der Meere nicht mehr gedeckt.¹

Bouchez schließt sich in seiner Auffassung weitgehend der von Jaenicke an, allerdings mit einer etwas abweichenden Begründung.² "Activities on High Seas which by their very nature necessarily harmfully affect the marine environment and/or the other users of the High Seas ... are not to be considered as freedoms recognized by the general principles of international law."³

Die Meinungen von Jaenicke und Bouchez haben sich aber in der heutigen Völkerrechtslehre noch nicht durchsetzen können. Nach der heute noch im Völkerrecht vorherrschenden Meinung unterliegt dem Grundsatz der Meeresfreiheit jede nur denkbare Nutzungsmöglichkeit, ohne daß es auf eine allgemeine Anerkennung dieser Nutzungsart durch die Staatengemeinschaft ankommt.⁴ Mit der von Jaenicke und Bouchez aufgestellten "Substanzeingriffstheorie" setzt sich besonders Vitzthum auseinander: "De lege lata wird man vergebens nach einer Grundlage für diese aufgestellte Theorie suchen."⁵

1) Jaenicke in: Zur Sache, S.206

2) Bouchez "The Freedom of the High Seas" in: Bouchez-Kaijen, S.21,33

3) Bouchez "The Freedom of the High Seas" in: Bouchez-Kaijen, S. 21,33

4) Ehmer, S.36

5) Vitzthum, Meeresboden, S.262, 172 Viththum nimmt die Abfallbeseitigung als 5. Nutzungsart in seinen Katalog der 5 wichtigsten Nutzungsarten mit auf.

Denn würde man nach Jaenicke jede Nutzung des Meeres erst einer Prüfung unterziehen müssen, ob sie zu den anerkannten Freiheiten zu zählen sei, dann würde dies zu einem Verbot neuer Nutzungsarten des Meeres führen, da etwas vollständig Neues nicht a priori von den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts anerkannt sein kann.

Auch Haucke¹ tritt für den Schutz der Freiheit der Meere, wie es in Art. 2 KHS festgelegt ist, ein. Nach seiner Meinung stellt der Begriff des Gemeingebrauchs der Meere den Oberbegriff dar, der alle Einzelfreiheiten mitumfasse. Der Gemeingebrauch umschließe daher jede Nutzung, die ihre Grundlage im Gemeingebrauch, d.h. derselben Berechtigung anderer Staaten finde und diesem nicht von vornherein zuwiderlaufe, ohne daß es einer Anerkennung dieser Nutzungsart durch die Staatengemeinschaft bedürfe.²

Zu den vom Grundsatz der Meeresfreiheit mitumfaßten erlaubten Nutzungen gehört also auch das Einbringen von verschmutzenden Substanzen. Allerdings wird der Gemeingebrauch an der Hohen See durch die gleichzeitig bestehenden Nutzungsrechte anderer immanent beschränkt. Ein darüber hinausgehendes völkergewohnheitsrechtliches Verbot der Verschmutzung der Meere gibt es im gegenwärtigen Völkerrecht nicht.³

Da der Grundsatz der Freiheit der Meere die Nutzung der Meere als Abfallplatz mitumfaßt, kann aus diesem Grundsatz kein Verbot der Verschmutzung der See mit eventuellen Eingriffsmöglichkeiten der Küstenstaaten abgeleitet werden.

1) Haucke, Piratensender, S.92

2) Ehmer, S.36
Vitzthum, Meeresboden, S.254
Haucke, Piratensender, S.89

3) Ehmer, S.83,19
Steiger in: DVBL 1979, S.212

2. Verbot der Meeresverschmutzung aus dem Grundsatz der nachbarlichen Beziehungen

Ein Verschmutzungsverbot mit Eingriffsmöglichkeiten könnte sich aus dem Grundsatz der "gut nachbarlichen Beziehungen" ergeben.

In Art. 74 der UN-Charta und in der Präambel ist dieser Grundsatz niedergeschrieben worden. Zwar bezieht sich dieser Grundsatz seinem Wesen nach nicht direkt auf die Fragen der Meeresverschmutzung, sondern spricht ein ganz allgemeines Gebot des Friedens und der gegenseitigen Toleranz aus.¹

Dennoch besteht nach der Präambel für jeden Staat die Verpflichtung, in seinem Staatsgebiet nur solche Hoheitsakte vorzunehmen, die nicht störend auf fremdes Staatsgebiet übergreifen können.² Trotzdem kann das Prinzip der guten Nachbarschaft zur Lösung umweltbezogener Konflikte nicht mit herangezogen werden, da es zu generell und zu unpräzise gehalten ist.

Nicht geklärt worden ist nämlich die Frage, ab welcher Intensität und in welchem Umfang diese eintreten muß, damit der Staat auf seinen Nachbarn Rücksicht nehmen muß. Bei der Meeresverschmutzung ist überdies der nachbarrechtliche Aspekt nur in den seltensten Fällen von ausschlaggebender Bedeutung. Ehmer kommt zu dem gleichen Ergebnis, wenn auch mit einer anderen Begründung.³ Seiner Ansicht nach fehlt es dem völkerrechtlichen Nachbarrecht an Verbindlichkeit.

1) "UN-Declaration of Principles of International Law Concerning Friendly Relations among States in Accordance with the Charter of the UN"
Verdross-Simma, S.504

2) Verdross, S.132

3) Ehmer, S.109

Verdross-Simma, S.504

Berber, Rechtsquellen, S.15

The People of the United Nations are determined to practice tolerance and live together in peace with one another as good neighbours.

Die Präambel und Art. 74 der UN-Charta drückten nur politische Forderungen aus, seien jedoch keine verpflichtenden Rechtsgrundsätze.

Damit kann aus dem Grundsatz des gut nachbarlichen Verhältnisses keine Befugnis der Küstenstaaten abgeleitet werden, um Verschmutzungen der Meere und Küsten durch Schiffe abzuwenden.

3. Das Verbot der Meeresverschmutzung aufgrund des internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 (Oilpol 1954)

Die Belastung des Meeres durch Stoffe, die mit dem Betrieb von Schiffen zusammenhängen, ist früh als Problem erkannt worden. Zunächst wurde allerdings Öl als einzige gefährliche Substanz angesehen. Andere Stoffe wie Chemikalien, Schiffsabfälle oder -abwässer waren noch nicht angesprochen. Demgemäß beschränkte sich die erste internationale Übereinkunft auf diesem Gebiet darauf, die Ölverschmutzung einzuschränken. Dieses internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl von 1954 ist in der Folgezeit mehrfach geändert worden. Es ist heute noch in Kraft und gilt in der Fassung vom 31. Dezember 1978.¹

Seine räumliche Geltung richtet sich nach dem im Seevölkerrecht geltenden Flaggenstaatsprinzip, wonach Übereinkommen auf die im Gebiet eines Vertragsstaates registrierten Schiffe anzuwenden sind.

Der räumliche Geltungsbereich von internationalen Abkommen richtet sich aber ebenfalls nach dem räumlichen Seegebiet, in dem sich ein Schiff befindet. Im Bereich der Eigengewässer oder des Küstenmeeres untersteht ein Tanker besonderen Kontrollrechten des Uferstaates, auf dem Hohen Meer dagegen unterliegt der

1) Sibthrop, S.120
Hecker, S.986 ff.
Schultheiß, S.189 ff.

Tanker nur den rechtlichen Vorschriften und Normen seines Flaggenstaates.

Ebenso wie sich bei einem Menschen die Rechtsbeziehungen zu seiner Umwelt aus seinem Aufenthaltsort ergeben können, ist der Aufenthaltsort eines Tankers für seine Rechtsbeziehungen zum Küstenstaat maßgebend.

- a) Die Rechtsstellung von Tankern in ihrer Abhängigkeit von der völkerrechtlichen Lage der Meeresflächen

Die Instrumente zum Schutz der Meere sind in erster Linie aus der Sicht der Küstenstaaten zu betrachten, die von Schädigungen am stärksten betroffen werden und daher an der Überwachung von Gefahrenquellen am meisten interessiert sind. Die Möglichkeit von vorbeugenden Kontrollen, von Abwehr und Rettungsmaßnahmen ist nach den verschiedenen Einfluszonen abgestuft, die sich aus geltendem und künftigem Seerecht ergeben. Dabei ist zwischen dem Küstenmeer, der Anschlußzone sowie der Hohen See zu unterscheiden.

aa) Das Küstenmeer

Unter den von den maritimen Eigengewässern¹ (Binnengewässer, international waters) zu unterscheidenden Begriff des Küstenmeeres² versteht man jenen Meeresstreifen, der sich an das Festland oder die Eigengewässer des Küstenstaates in einer dazu laufenden parallel verlaufenden Linie bis auf eine bestimmte Linie erstreckt.³

-
- 1) Zu den Eigengewässern gehören die Seehäfen, Reeden, Buchten, Binnenmeere und Mündungsgebiete, innerhalb derer der Küstenstaat territoriale Souveränität und volle Gebietshoheit wie auf dem Festland hat. Seidl-Hohenfeldern, S.182
Verdross-Simme, S.182
Verdross, S.272
- 2) Andere Ausdrücke sind: Territorial-Hoheits- oder Küstengewässer: Im Englischen gebraucht man Begriffe: maritime belt oder domain
- 3) Colombos, S.61

Die Rechtslage des Küstenmeeres ist heute kodifiziert durch die von der 1. Seerechtskonferenz in Genf 1958 - einberufen von der UNO - verabschiedete Konvention über das Küstenmeer und die Anschließzone.¹

In der von der Genfer Seerechtskonferenz von 1958 beschlossenen Konvention sind die Rechte des Küstenstaates aufgezählt und begrenzt worden. Die Souveränität des Uferstaates erstreckt sich nach Art. 1 und 2 der Konvention nicht nur auf das Küstenmeer, sondern auf den Luftraum darüber und den Meeresgrund- und Untergrund. Andererseits steht fremden Schiffen - auch Kriegsschiffen - das Recht der friedlichen Durchfahrt (innocent passage) zu.²

Entsprechend ist die Strafgerichtsbarkeit des Küstenstaates für nicht seine Interessen berührende Delikte grundsätzlich ausgeschlossen gem. Art. 19 dieses Abkommens.

Hoheitsrechte des Küstenstaates zur Kontrolle der Schifffahrt im Küstenmeer bestehen daher nur in folgendem Umfang:³

- zur Verhinderung einer nicht friedlichen Durchfahrt
- zur Verhütung einer Verletzung der Bedingungen, unter denen Schiffe in innere Gewässer einlaufen
- wenn der Küstenstaat die friedliche Durchfahrt fremder Schiffe in bestimmten Zonen seines Küstenmeeres, ohne fremde Schiffe untereinander diskriminierend zu behandeln, nach gehöriger Bekanntmachung untersagt hat, weil dies für den Schutz der Sicherheit unerlässlich ist
- soweit in Übereinstimmung mit den Regeln des Völkerrechts Gesetze und Vorschriften erlassen worden sind, die den Transport und die Schifffahrt betreffen (Art. 16 und 17).

1) Hoog, S.16

Wolf, S.49

2) Haucke, Piratensender, S.58

Colombos, S. 79

Verdross-Simma, S.528

3) Haucke, Piratensender, S.59,60

Colombos, S.79,85

Verdross-Simma, S.526 ff.

bb) Die Anschlußzone

Das Gebiet jenseits des Küstenmeeres ist rechtlich betrachtet Hohe See.¹ Die Kontrollbefugnisse der Küstenstaaten sind aber in besonderen Vorschriften niedergelegt worden. Dazu gehören Regelungen über die Anschlußzone in Art. 24 der Genfer Konvention über das Küstenmeer und die Anschlußzone. Die Anschlußzone ist eine an das Küstenmeer angrenzende Zone der Hohen See. Sie darf nicht weiter als 12 Seemeilen über die Grundlinie des Küstenmeeres hinausragen.²

Wo das Küstenmeer schon eine Breite von 12 Seemeilen hat, ist demnach für eine Anschlußzone kein Raum mehr. In der Anschlußzone kann der Küstenstaat Kontrollen ausüben, um Verstöße gegen seine Zoll-, Finanz-, Gesundheits- und Einwandungsvorschriften zu verhindern oder, wenn sie in seinem Hoheitsgebiet oder Küstenmeer begangen worden sind, zu ahnden.³

Einige Staaten sind dazu übergegangen, durch einseitige Erklärungen ihre Hoheitsbefugnisse auf bestimmte Teile der Hohen See und für bestimmte Zwecke auszudehnen.

Brasilien, Ecuador, Panama, Peru und andere Staaten ohne Festlandssockel beanspruchen als Ausgleich Küstengewässer von 200 Seemeilen Breite.⁴

-
- 1) Haucke, Piratensender, S.112,113
Verdross-Simma, S.532
 - 2) Colombos, S.101 bis 103
Haucke, Piratensender, S.112
Seidl-Hohenfeldern Rdnr. 902 ff.
 - 3) Jenisch, U.-Ergebnisse der 6. Session der 3. UN-Seerechtskonferenz 23.05.77 bis 15.07.77 in New York
Dahm Band I. S.674
von Münch, Festschrift. s.235, 236
 - 4) Gründling, S.616
Ölunfälle bei der Ausbeutung des Festlandssockels in: ZÄORV, S.530 bis 570
Verdross-Simma, S.534

Kanada hat anschließend an seine arktischen Küstengewässer eine Umweltschutzzone errichtet, für die es allein Regelungs- und Kontrollbefugnisse beansprucht. Andere Länder - wie Island - haben wiederum Fischerei-Schutzzonen errichtet. Die Europäische Gemeinschaft hat im Oktober 1976 für ihre Küstenregion im Nordatlantik und in der Nordsee eine 200 Seemeilen breite Fischereizone proklamiert.¹ Die Vielfalt der Zonen hat zu einer Rechtszersplitterung und Unsicherheit geführt, die durch die 3. Seerechtskonferenz abgebaut werden sollten.² Die vom 2. Ausschuß bearbeiteten Artikel der Konvention der 3. Seerechtskonferenz bestätigen die 12 Seemeilen-Grenze der Territorialgewässer sowie eine 12 Seemeilen-Anschlußzone. Außerhalb dieser Grenzen gewähren sie den Anrainerstaaten in der neuerdings zugestandenen 200 Meilen Wirtschaftszone Rechte zur Nutzung von Naturschätzen. Wo der Festlandsockel über die 200 Meilen-Zone hinausreicht, gelten die Wirtschaftszonenrechte ebenfalls, soweit sie die Schätze des Meeresbodens betreffen, aber nicht jenseits von 350 Seemeilen.³ Die 10 größten Wirtschaftszonen haben erhalten:⁴

- | | |
|---------------|--------------------|
| 1. USA | 6. UDSSR |
| 2. Australien | 7. Japan |
| 3. Indonesien | 8. Brasilien |
| 4. Neuseeland | 9. Mexiko |
| 5. Kanada | 10. Großbritannien |

-
- 1) Ebenso wie andere Staaten der Europäischen Gemeinschaft erklärte die Bundesrepublik Deutschland mit Wirkung zum 01.01.1977 in der Nordsee eine 200 Seemeilen Fischereizone und übertrug Fischereihoheitsrechte auf die Europäische Gemeinschaft. Die langwierigen Verhandlungen über ein EG-Meer nahmen ihren Anfang (vgl. R. Platzöder in: Spectrum der Wissenschaft Mai 1983, S.36)
 - 2) Die 3. Seerechtskonferenz der UNO zog sich von 1973 bis 1982. Am 10.10.1982 wurde dann das erarbeitete Vertragswerk den 120 Unterzeichnerstaaten zur Unterzeichnung vorgelegt.
 - 3) E. Mann Borgese in: Spectrum der Wissenschaft Mai 1983, S. 28 bis 35, S.33
 - 4) Wolf, S.250

Der Küstenstaat hat in seiner Wirtschaftszone jedoch nicht die gleichen Hoheitsrechte wie über seinem Landgebiet und Küstenmeer. Nach Art. 86 bleiben die Wirtschaftszonen vom Regime der Hohen See ausgeschlossen, jedoch sind sie einem¹ specific legal regime nach Art. 56 unterworfen.

cc) Die Hohe See

Die Hohe See ist der außerhalb der maritimen Eigengewässer und des Küstenmeeres liegende Teil des Meeres. Zu ihr gehört auch die Anschlußzone und der außerhalb des Küstenmeeres liegende Festlandsockel sowie der sich über der Hohen See erhebende Luftraum.² Da die Hohe See allen Nationen offensteht, kann kein Staat das Recht für sich in Anspruch nehmen, einen Teil davon seiner Souveränität zu unterstellen.³

Der Grundsatz der Freiheit der Meere ist zurückzuführen auf Grotius "Mare liberum" (1609): dieser Grundsatz ist auch ohne die Geltung der Genfer Konvention über die Hohe See als Völkergewohnheitsrecht anzuerkennen.⁴

Die Freiheit der Hohen See umfaßt insbesondere die Freiheit der Seeschifffahrt, der Fischerei, die Freiheit unterseeische Kabel- und Rohrleitungen zu legen sowie die Freiheit des Überfliegens. Bei der Ausübung dieser Freiheiten sind die Interessen anderer Staaten angemessen zu berücksichtigen, ohne daß diese allerdings ihre Interessen wirksam durchsetzen können.⁵

1) Wolf, S. 249

E. Borgese in: Spectrum der Wissenschaft Mai 1983
S. 28 bis 35, S.33
Hakapää, S.240

2) Verdross-Simma, S.541

Colombos, § 54

3) Colombos, § 55

Mac Dougal/Burke, S.730 ff.

4) Verdross, S.232

5) Verdross-Simma, S.451 ff.

Die Hohe See ist dennoch nicht ganz frei von staatlichen Eingriffsmöglichkeiten gegenüber Schädigern und Gefahrenquellen. Schiffe unterstehen der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates. Jeder Staat kann Hoheitsgewalt gegenüber Piratenschiffen ausüben. Wichtiger als diese beiden Möglichkeiten ist für den Küstenstaat der Fall der Nacheile (hot pursuit).¹ Die Nacheile ist aber nur zulässig, wenn die zuständige Behörde Grund zur Annahme hat, daß das Schiff die Gesetze des Staates verletzt hat, und die Nacheile bereits begonnen hat, als das Schiff sich noch in der Anschlußzone und im Küstenmeer des Staates befunden hat.²

Die Eingriffsbefugnisse eines Küstenstaates richten sich damit maßgeblich danach, in welchem Seegebiet sich der havarierte Tanker befindet. Während die vier Konventionen der Genfer Seerechtskonferenz von 1958 die Eingriffsmöglichkeiten der gestrandeten Tanker gerade von der völkerrechtlichen Lage der Schiffe abhängig macht, spricht das internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl unabhängig von der Lage der Verursacher der Verunreinigung ein generelles Verbot der Verschmutzung der Meere durch Öl aus.

b) Eingriffsmöglichkeiten der Küstenstaaten aufgrund des internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl von 1954 (OILPOL 1954)

Schon die Überschrift dieses internationalen Abkommens legt den Gedanken nahe, die rechtliche

- 1) Ehmer, S.83
Sibthorp, S.115
- 2) Verdross-Simma, S.451 ff.
Sibthorp, S.115
Ehmer, S.83

Grundlage¹ für staatliche Maßnahmen des Küstenstaates zur Gefahrenabwehr gegenüber Schiffen auf dem Hohen Meer in dem am 12. Mai 1954 in London von 32 Schiffsnationen unterzeichneten internationalen Abkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See, kurz OILPOL genannt, zu suchen.² Dieses Abkommen findet jedoch trotz seines Titels bei der Bekämpfung von Ölverschmutzung durch Tankerunfälle keine Anwendung.³

- 1) Du Pontavice "Pollution" in: Bouchez
"The Future Law of the Sea", S.116
But detection of offences is in reality far from easy. On the other hand, the penalty for offences depends to a large extent on the flag State and of course this prevention does not touch on the accidental oil spill of the "Torrey Canyon type". Nor does it touch on oil seepage, whether from drilling or from natural causes. And even as regards those aspects of oil pollution that it does deal with, the aim is the protection of coasts and coastal waters rather than the high seas themselves.
Masson in: Hansa (1958), S.163
Hecker in: MDR, 1961, S.986 ff.
- 2) Inzwischen ist das Abkommen von 85 Staaten ratifiziert worden. Vgl.: Royal Commission on Environmental Pollution, S.189
- 3) Brown, "The Lessons of the Torrey Canyon" in: Current Legal Problems, 1968, S.130
Municipal legislation on Oil Pollution, to the extent that it has been made applicable to foreign vessels, has been confined to territorial waters and the problem on the high seas (which includes for this purpose the area of the contiguous zone) has been tackled by the way of multilateral treaty - The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil 1954, which vests power of control in the flag state. An argument could possibly be made for the assumption by the coastal state of powers of control over foreign vessels in the contiguous zone in cases of accidental pollution by collisions or stranding. The London Convention does not cover such cases at all. It has application only to cases of deliberate pollution and reserves power of control to the flag state.
Petaccio, S.15,16
Jaenicke, Zur Sache, S.210,215
Jenisch, Außenpolitik, S.665
Ehmer, S.86

Das genannte Übereinkommen¹ legt in erster Linie die Bedingungen für die Strafbarkeit der Verschmutzung bestimmter Teile der Hohen See fest und verpflichtet die Vertragsstaaten, Verstöße gegen die im Übereinkommen aufgestellten Verbote zu bestrafen.²

Die Konvention hat für alle Schiffe von mehr als 500 BRT Geltung, die in einem Mitgliedstaat registriert sind. Ausgenommen sind jedoch Kriegsschiffe, Hilfsschiffe im Gebrauch der Marine, Walfangschiffe und Schiffe, die ausschließlich die großen Seen und Nordamerika befahren.³ (Art. 2 der Konvention)

Das Übereinkommen erfaßt nach der Definition des Art. I 1 jedes Ablassen oder Ausfließen von Öl ohne Rücksicht auf seine Ursache. Diese Regelung bedeutet im Prinzip ein totales Ablaßverbot für Öl und ölhaltige Gemische.

Das Übereinkommen enthält in Art. IV a und b Notstandsklauseln: Das Verbot des Art. III findet keine Anwendung, wenn dies aus Gründen der Schiffsicherheit, zur Verhütung einer Beschädigung von Schiff und Ladung oder zur Rettung von Menschenleben erforderlich ist (Art. IV a). Das Verbot findet weiter keine Anwendung auf das Ausfließen von Öl oder ölhaltigen Gemischen infolge einer Beschädigung des Schiffes oder unvermeidbarer Leckagen, sofern nach Eintritt des Schadensfalles

1) BGBl. 1956 II, S.379

2) Brown, The Legal Regime of Hydrospace, S.130 ff. Du Pontavice, "La pollution des mers par les hydrocarbures", S.97

3) Brown, E.D., "The Legal Regime of Hydrospace, S. 131
Petaccio, S.16 Anm.15

oder Feststellung der Leckage alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Ausfließen zu verhüten oder einzuschränken.¹ Alle Schiffe, die unter den Geltungsbereich dieses Abkommens fallen, müssen nach Art. IX ein Öltagebuch führen, in das bestimmte Maßnahmen eingetragen werden müssen. Bei Verstößen gegen die Verbotsvorschrift des Art. III und gegen die Verpflichtung des Art. IX, ein Öltagebuch zu führen, ist es die Angelegenheit des Flaggenstaates, Strafen zu verhängen (Art. VI Abs. 1). Die vorgesehenen Strafen müssen eine hinreichende Schwere enthalten, um ein unerlaubtes Ablassen von vornherein zu verhindern.²

Art. VII des Übereinkommens stellt technische Vorschriften auf. Danach müssen Schiffe, die unter den Anwendungsbereich des Abkommens fallen, so ausgerüstet sein, daß das Eindringen von Heizöl in die Bilge verhindert wird. Die Beförderung von Ballastwasser in den Öltanks soll so weit wie möglich vermieden werden.³

Nach Art. VIII des Übereinkommens sollen die Vertragsstaaten die Errichtung von Anlagen fördern, die Ölrückstände aus Schiffen aufnehmen. Weiter sollen Ölladeplätze mit geeigneten Anlagen versehen werden, um Ölrückstände von Tankern aufzunehmen.⁴

-
- 1) Kiss "Survey of Current Developments" in: International Environmental Law, 1976, S.61 ff. Umweltprobleme der Nordsee, S.395 Nr.1220-1228 Colombos, § 445 - 448
 - 2) Du Pontavice "Pollution" in: Bouchez "The Future Law of the Sea", S.116 Ehmer, S.85,86 Hakapää, S. 76
 - 3) Ehmer, S.85
 - 4) Steiger, DVBL, 1979, S.213 Colombos, § 448

Das Übereinkommen von 1954 kann nur als erster Ansatz zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung gesehen werden. Es enthält noch einige Ausnahmen vom strikten Verbot, Öl abzulassen, die der Bedeutung der Meeresverschmutzung durch Öl nicht gerecht werden. Die Überwachungsmaßnahmen sind nur schwach ausgebildet, insbesondere verfügt der Küstenstaat über keine wirksamen Kontrollbefugnisse. Ein wesentlicher Nachteil dieses Übereinkommens ist, daß Verstöße gegen die Vorschriften nur nach dem Recht des Flaggenstaates strafbar sind, bei der großen Anzahl von Tankern unter Billigflaggen also praktisch nicht geahndet werden.¹ Denn nach Art. XI des Übereinkommens, der lautet: "Die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht so ausgelegt werden dürfen, als ... erweitern sie die Hoheitsgewalt einer vertragsschließenden Regierung ...", ist die strafrechtliche Kompetenz der Vertragsstaaten auf Schiffe unter eigener Flagge beschränkt. Die Befugnis, eine gegen die Ölverschmutzung des Meeres gerichtete Strafgesetzgebung auf fremde Schiffe, und sei es nur im Bereich der Anschlußzone, zu erstrecken, ist damit ausgeschlossen.²

1) Jaenicke, Zur Sache, S.210,215

Ehmer, S.86

Du Pontavice "Pollution" in: Bouchez "The Future of the Law of the Sea", S.116

2) Brown, E.D. in: The Lessons of the Torrey Canyon in: Current Legal Problems 1978, S.136

It was noted above that the "Torrey Canyon" incident occurred within twelve miles of the United Kingdom coast, that is, in a area to which Article 24 of the Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (1958) might be applied. Article 24 permits the coastal State, in a zone contiguous to the territorial sea not extending beyond twelve miles from the baseline of the territorial sea, to exercise the control necessary, inter alia, to prevent infringement of its sanitary regulations one might think that oil pollution would fall within provision. There seems little doubt, however, that the question of oil pollution has not been considered to be a "sanitary" problem in this sense.

Jenisch, Außenpolitik, S.665

Jaenicke, Zur Sache, S.210,211,215

Der Text des Abkommens klammert außerdem allgemeine Unglücksfälle wie den der "Torrey-Canyon" oder aber den der "Amoco Cardiz" aus, so daß eine Ölverschmutzung des Meeres infolge einer Havarie grundsätzlich nicht strafbar ist.¹ Das ergibt sich aus Art. IV Abs. 1 des Übereinkommens, wonach Art. III, der entsprechende Verbote für Tanker enthält, inter alia nicht gilt für ... "das Ausfließen von Öl ... infolge einer Beschädigung des Schiffes oder unvermeidbarer Leckage, sofern nach Eintritt des Schadensfalles oder Feststellung der Leckage als Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Ausfließen zu verhüten oder einzuschränken."²

Das Übereinkommen stellt eindeutig auf das Ausfließen von Öl "infolge einer Beschädigung" ab, ohne dabei die etwaige Vermeidbarkeit der Beschädigung zu berücksichtigen. Es kommt insofern nicht darauf an, ob etwa die Strandung eines Tankers wegen obwaltender Nachlässigkeit der Schiffs-

1) Weyde, S.139

Jaenicke, Zur Sache, S.210,215

Ehmer, S.86

2) BGBL 1956 II, S.383

Brown, E.D.: "The Legal Regime of Hydrospace", S.133

Exceptions of the prohibitions in Article III:

Certain exceptions to the prohibitions in Article III are provided for under Article IV. Article III does not apply to

(a) discharges made to secure the safety of a ship, to prevent damage to ship and cargo, or to save life at sea

(b) escapes resulting from damage to ship or unavoidable leakage, if all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the leakage for the purpose of preventing or minimising the escape

(c) the discharge of residue arising from the purification or clarification of fuel oil or lubricating oil, provided that such discharge is made as far from land as practicable.

führung als vermeidbar angesehen werden kann.¹
Damit entfällt aus diesem Grunde bei einer Tankerhavarie eine Anwendung dieser Vorschrift, da die Voraussetzungen des Art. III in diesem Falle erfüllt waren, und sie dürften auch in der Mehrzahl der Fälle, in denen es zum Ölaustritt aufgrund von Havarien der Tanker kommt, gegeben sein.²

1) vgl. Klumb, S.76-78

Klumb kommt in seiner Kritik an dem Abkommen zu dem gleichen Ergebnis, wenn auch mit einer anderen Begründung. Er stellt fest, daß zum einen ein wesentlicher Fehler dieses Abkommens die fehlende Definition der Verschmutzung der See ist. Zum anderen bezeichnet er es als einen fundamentalen Fehler, daß dieses Abkommen kein absolutes Verbot der Verschmutzung der See enthält. Weiterhin hüllt sich die Konvention in Schweigen darüber, welche Maßnahmen ein Staat in seinem Küstengebiet zu ergreifen hat. Es steht nur fest, daß er Nachbargewässer nicht verschmutzen darf.

so auch Brown, E.D. in: "The Legal Regime of Hydrospace", S.145

The London Convention does not cover such cases of accidental pollution caused by collision or stranding.

2) so auch Spinedi, Rivista Di Dritto, Internazionale 1967, S. 653,672 und Queneudec, AFDI, (14) 1968, S.701

Du Pontavice "La pollution des mers par des hydrocarbures", S.97

Wolfrum, Der Umweltschutz auf Hoher See, S.201,219

Rahn, U: Ermittlungen von Schwachstellen-Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltschäden bei industriellen Aktivitäten im Meer, Projekt BMFT, MFU 0334- Endberichtsentswurf März 1979, S.201 ff.
Schultheiss, S.189

c) Neufassung des Abkommens im Jahre 1962

Durch die Initiative von IMCO wurde am 11.04.1962 in London erneut eine 2. Ölverschmutzungskonvention unterzeichnet, die eine Verbesserung der 1. Fassung von OILPOL 1954 darstellt.¹ Die im Jahre 1962 unterzeichnete Fassung trat im Mai 1967 in Kraft, da ein Jahr nach der Ratifikation von 2/3 der vertrags-schließenden Parteien vergangen war (vgl. Art. 16 der Konvention).²

Tanker, die kleiner als 150 BRT sind, sind von der Neufassung des Abkommens ausgeschlossen. Die Verbotszonen wurden auf 100 Seemeilen ausgedehnt. In der Nähe der Küste ist das Ablassen von Öl und ölhaltigen Gemischen verboten, wobei ein "ölhaltiges Gemisch" als eine Mischung von wenigstens 100 Teilen Öl auf 1 Million Teile Wasser definiert ist. Gemäß Art. 4 ist in Notfällen das Ablassen von Öl erlaubt. Die Vertragsstaaten müssen gemäß Art. 8 die Ölauffanganlagen in den Häfen ausbauen. Das Öltagebuch muß nach einem bestimmten, noch genaueren Modell geführt werden und exakt erfassen, welche Ölmengen aus den Tanks ausgelaufen sind, aus welchen Gründen dies geschah, und warum der Ausfluß nicht verhindert werden konnte.³

44 Staaten sind Mitglieder der Konvention, darunter auch Flaggenstaaten wie Liberia, Panama etc. Die Bundesrepublik Deutschland hat diese Konvention 1964 ratifiziert.⁴

1) BGBl 1964 II, S.749

Steher, Hansa, 1962, S.1951

2) BGBl 1967 II, S.1951

Royal Commission on Environmental Pollution, S.189
hakapää, S.77

3) Steher, Hansa, 1962, S.1652

Schultheiß, S.189,190

Royal Commission on Environmental Pollution, S.189

4) BGBl 1964 II, S.749

Royal Commission on Environmental Pollution, S.189
Auf die weiteren Änderungen von Oilpol im Jahre 1969 wird im Verlauf dieser Arbeit weiter eingegangen.

4. Eingriffsmöglichkeiten der Küstenstaaten nach der Genfer Seerechtskonvention von 1958

Während sich das Vertragswerk von 1954 und 1962 mit der Verhütung der Verunreinigung der Meeresgewässer durch Öl befaßte, sollte die Genfer Konvention von 1958 und 1960 eine Kodifikation des gewohnheitsrechtlich geltenden Seevölkerrechts erreichen.¹

Ein Verschmutzungsverbot des Meeres konnte unter diesen Umständen nur in einzelnen Normen Erwähnung finden. So stehen in allen 4 auf der Seerechtskonferenz verabschiedeten Konventionen Vorschriften, die die Freiheit der Hohen See in jedweder Art und Weise zu nutzen, hinsichtlich einer ungehemmten Verunreinigung durch Abfallstoffe ausdrücklich oder konkludent einschränken. Ob diese Normen jedoch ausreichen, ein allgemeines Verschmutzungsverbot der Hohen See zu begründen, ist zweifelhaft.²

Auf der Genfer Seerechtskonferenz einigten sich die 16 Teilnehmerstaaten auf die Verabschiedung von 4 Konventionen:

die Konvention über das Küstenmeer und die Anschlußzonen, die Konvention über den Festlandsockel, die Konventionen über die Hohe See und die Konvention über die Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Hohen See. Außerdem billigte die Konferenz ein Fakultativprotokoll über die friedliche Beilegung von Streitigkeiten.³

1) Ehmer, S.36

2) UN Doc./A/Conf. 13/L.52, Official Records, Bd. 2, S.132-135

3) UN Doc./A/Conf. 13/L.53, Official Records, Bd. 2, S.135-139

UN Doc./A/Conf. 13/L.54, Official Records, Bd. 2, S.139-141

UN Doc./A/Conf. 13/L.55, Official Records, Bd. 2, S.142-143

UN Doc./A/Conf. 13/L.57, Official Records, Bd. 2, S.145-146

In allen diesen 4 Konventionen finden sich Normen, die im Dienste des Umweltschutzgedankens versuchen, die Rechte der Vertragsstaaten zu begrenzen, um die Meere in ihrer Substanz zu erhalten.¹

Da alle 4 Konventionen Vorschriften enthalten, die den Schiffen und deren Flaggenstaaten eine Verschmutzung der See verbieten, stellt sich die Frage, ob die Genfer Seerechtskonferenz herangezogen werden kann, um Angriffe von Küstenstaaten gegen gestrandete Tanker fremder Flagge zum Schutz ihrer maritimen Umwelt zu rechtfertigen.

Es stellt sich die Frage, ob die fremde Hoheitsgewalt, nämlich die des Flaggenstaates, noch an dem gestrandeten Tanker fortbestand oder ob durch die Strandung des Schiffes und seine Aufgabe durch das Verlassen der Mannschaft zum Verlust der Hoheitsgewalt über den Tanker führt.

- a) Verbot der Ausübung staatlicher Hoheitsgewalt des Küstenstaates gegenüber Schiffen fremder Flagge aus Art. 6 KHS

Grundsätzlich bestimmt der Grundsatz der Meeresfreiheit auch die Rechtsstellung der Schiffe, die das Hohe Meer befahren. Einerseits stellt die Meeresfreiheit - in ihrer negativen Aussage - die Schiffe von jeder örtlichen Hoheitsgewalt frei, andererseits

-
- 1) Verdross-Simma, S.546
Petaccio, S.16

In 1958, the first United Nations Conference on the Law of the Sea at Geneva dealt with questions of territorial water boundary definitions and fisheries rights. Four conventions were concluded which make reference to provisions for some water pollution control. The provisions are quite general, however, and represent policy rather than action rules. They remain essentially unimplemented and, in any case, incidental to the main thrust of the conventions.
du Pontavice, "Pollution" in: Bouchez "The Future Law of the Sea", S.114

bedurfte es aber, um die Meeresfreiheit nicht der Anarchie zu opfern, der Unterordnung von Schiffen unter eine Hoheitsgewalt.¹

Die Nationalität oder die Staatszugehörigkeit eines Schiffes,² die durch die Flagge kenntlich gemacht wird, bildet das rechtliche Anknüpfungsmerkmal.³

Ein Schiff untersteht somit auf dem Gebiet des Hohen Meeres grundsätzlich der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates.⁴ Dieser Grundsatz kommt auch in Art. 6 der Konvention über die Hohe See zum Ausdruck.

aa) Prinzip der ausschließlichen Hoheitsgewalt
des Flaggenstaates

Kein Staat bedarf daher gegenüber Schiffen auf dem Gebiet des Hohen Meeres Hoheitsakte, insbesondere Zwangsmaßnahmen, vornehmen. Nur dem Flaggenstaat steht die Ausübung der Kommandogewalt, der Gerichtsbarkeit und der Polizeigewalt zu, d.h. nur er darf mit Hilfe seiner Organe Zwangsmaßnahmen vornehmen.⁵

-
- 1) Schwarzenberger, Bd. I, S.35 ff.
Gidel, Bd. I, S.72
Weyde, S.48
 - 2) Der Begriff der Nationalität wird in Art. 5 des GenferÜbereinkommens über das Hohe Meer verwendet, aus dem Schrifttum unter anderem Brownlie:
The Relations of Nationality in Public International Law, BYIL 39 (1963), S.284,364
Dahm I, S.675
 - 3) Cheng in: Current Legal Problems, 13 (1960), S.243
Colombos, S.314 ff.
 - 4) Berber, Bd.I, S.323,324
Dahm, Bd. I, S.670
Seidl-Hohenveldern, Rdnr. 933
 - 5) Dahm, Bd. I, S.674
Verdross-Simma, S.544,545
Haucke, Piratensender, S.107
Colombos, § 314 bis 318

bb) Fortsetzung der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates an gestrandeten Schiffen und Wracks

Fraglich könnte aber sein, ob Art. 6 KHS auch auf Wracks, d.h. auf gestrandete und von ihrer Mannschaft verlassenen Tanker, Anwendung findet. Brown¹ vertritt die Auffassung, daß ein Schiff nach seiner Strandung aufhört ein Schiff im Sinne von Art. 6 KHS zu sein. Er kommt daher zu dem Schluß, daß bei einem gestrandeten Tanker die Hoheitsgewalt des Flaggenstaates erlischt, so daß eine Verletzung des Prinzips der Freiheit der Meere nicht gegeben sein kann.

Es erscheint aber zweifelhaft, ob ein gestrandetes Schiff nach Verlassen seiner Mannschaft bereits die Hoheitsgewalt und den Schutz seines Flaggenstaates verliert. Folgt man der Ansicht von Brown, so entfielen die Verantwortbarkeit des Flaggenstaates hinsichtlich seiner Schiffe und die von ihnen verursachten Folgen und Schäden einer Strandung oder Explosion. Nach der Meinung von Brown könnte jeder Flaggenstaat durch Aufgabe des Schiffes sich seiner Verantwortung entziehen. Die wirtschaftlichen Folgen träfen dann ausschließlich den Küstenstaat.

1) Brown in: Current Legal Problems "The Lessons of the "Torrey Canyon" 1968, S.127

In the Torrey Canyon Case, the invasion of Liberia's right to the freedom of the high seas was very slight and the value of the property left in the hulk of the Torrey Canyon was next to nothing by the time the bombing action was mounted. Indeed reports on the condition of the hulk indicated that it was no longer a ship at the time of the bombing and that, therefore, there was no question of a infringement of the freedom of the high seas. Given also the costs involved and the public revulsion caused by the unwholesome nature of the threat, there seems little doubt that an important intercut in this sense was at stake. so auch Spinendi, Rivista di Diritto Internazionale, 50, (1967), S. 653 (669) nimmt eine stillschweigende Aufgabe durch die Eigner an, weil sich am 27.03.1967 niemand mehr an Bord befunden habe.

Der Fortbestand des Flaggenrechtes an einem Wrack ist eine Frage des internationalen Seerechtes, die noch nicht ausreichend geklärt worden ist. Colombos¹ hat zwar das Problem des Fortbestehens des Flaggenrechtes an einem Schiffswrack erkannt, bezieht es aber lediglich nur auf die Personen und Gegenstände von gestrandeten Schiffen, ohne auf das Wrack selbst einzugehen. Wenn Art. 6 KHS ausdrücklich nur Schiffe der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates unterstellt, so könnte daraus gefolgert werden, daß Wracks nicht oder nicht mehr dieser Hoheitsgewalt unterliegen. Denn der Wortlaut des Art. 6 KHS bezieht sich nur auf Schiffe.

Eine Legaldefinition des Begriffs Schiff beinhaltet weder die Genfer Konvention über das Küstenmeer und die Anschlußzone, noch die Konvention über die Hohe See. Daher muß zur Begriffsbestimmung der Schiffsqualität auf die nationalen Rechtsordnungen zurückgegriffen werden.² Nach den meisten nationalen Rechtsordnungen verliert ein Schiff seine Schiffsqualität mit dem Wegfall der Fähigkeit, über oder unter Wasser fortbewegt zu werden.³

Aus diesem Umstand kann man aber nicht schließen, daß mit der Wandlung vom Schiff zum Wrack ein Tanker automatisch die Hoheitsgewalt und die Flaggenrechte seines Flaggenstaates verliert, sondern nur, daß

1) Colombos, § 332

The general rule governing wrecks on the high seas is that the ship wrecked persons and property do not thereby lose the protection of the flag-State of the ship-wrecked vessel

2) Haucke, Piratensender, S.122

Oppenheimer-Lauterpacht, Bd. I, S.593,594
Dahmen, S.27 bis 37

3) Wong-Wei, S.43

Böhme, S.22

Seidl-Hohenveldern, RdNr. 929,930

ein Wrack der Hoheitsgewalt eines Staates neuerlich unterstellt werden muß. Denn aus völkerrechtlichen Bestimmungen läßt sich gerade das Gegenteil entnehmen. Das Völkerrecht selbst kennt ein derartiges Erlöschen von Hoheitsrechten des Flaggenstaates nicht.¹ Vielmehr wird es den jeweiligen Flaggenstaaten überlassen, auf welche Weise die bestehende rechtliche Verbindung zwischen Schiff und Flaggenstaat gelöst wird. Den bestehenden Schutz des Flaggenstaates erwirbt das Schiff aufgrund eines einseitigen Rechtsgeschäftes des Staates, nämlich durch die Verleihung des Rechtes zur Flaggenführung.²

Gemäß Art. 5 KHS steht dem Flaggenstaat die alleinige Kompetenz zur Verleihung seiner Flagge zu.³ Da die Gewinnung ausschließlicher Hoheitsgewalt über ein Schiff allein den Befugnissen des Flaggenstaates überlassen bleibt, würde das automatische Erlöschen des Flaggenrechtes dem in Art. 5 KHS dem Staat verliehenen Recht geradezu widersprechen. Ein Bedürfnis, die Hoheitsrechte eines Flaggenstaates an einem Wrack fortbestehen zu lassen, ist nicht von der Hand zu weisen. Zur Freiheit der Schifffahrt als eine der Komponenten der Meeresfreiheit, wie sie in Art. 2 KHS garantiert ist, gehört auch die Möglichkeit, über ein verunglücktes Schiff frei zu verfügen, und beispielsweise das Wrack und die darin enthaltene Ladung zu bergen.

-
- 1) Krüger, bei Strupp-Schlochauer, Wörterbuch des Völkerrechts, Bd. I, S. 410 ff. und 760, 265 bis 284
Haucke, Piratensender, S.126 bis 133
 - 2) vgl.: Verdross-Simma, S.544
Haucke, Piratensender, S.126 bis 133
 - 3) In Art. 5 I der Konvention über die Hohe See heißt es:
"Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ships in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag."
UNCLS Official Records, Bd. 2 , S.136 (A/Conf.13/38)

Zu einem zwingenden Erfordernis, die Hoheitsrechte des Flaggenstaates auch an einem Wrack zumindest so lange fortbestehen zu lassen, bis sich der Flaggenstaat selbst dieser Befugnisse begibt, ergibt sich aus der vermehrten Verwendung von Tankern, Frachtern mit explosiven Ladungen, Schiffen mit Atomantrieb etc.

Als Ergebnis läßt sich daher feststellen, daß das Flaggenrecht nicht mit dem Schiffbruch automatisch endet, sondern daß der Flaggenstaat das Ende der verliehenen Staatszugehörigkeit eines Schiffes selbst bestimmen kann.

b) Anwendbarkeit von Ausnahmeregelungen zu Art. 6 KHS

Eine Einschränkung dieses Prinzips der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates kann nur aufgrund von Ausnahmeregelungen zu Art. 6 KHS gerechtfertigt werden. Das hoheitliche Handeln eines Staates gegenüber Schiffen unter fremder Flagge kann also nur dann zulässig sein, wenn es durch eine Norm des Völkerrechts gerechtfertigt ist. Die Zulässigkeit von Maßnahmen gegen havarierte Tanker hängt also entscheidend von der Frage ab, ob Ausnahmeregelungen, auf die sich der Vorbehalt in Art. 6 KHS bezieht, in den Bestimmungen der Genfer Seerechtskonventionen von 1958 enthalten sind.

aa) Anwendbarkeit von Art. 24 KHS

Eine allgemeine Regelung über die Notwendigkeit staatlicher Regelungen zur Verhinderung der Ölverschmutzung enthält Art. 24 der Konvention über die Hohe See (KHS). Sie legt den Staaten korrespondierend zu ihren in der Konvention dargelegten Rechten die Pflicht auf, unter Berücksichtigung ihrer vertrag-

lichen Beziehungen zu diesem Gegenstand Regelungen zur Verhütung der Ölverschmutzung zu treffen.¹

Art. 24 KHS könnte somit als eine Ausnahmeregelung zu Art. 6 KHS in Betracht kommen.

Art. 24 KHS lautet:²

"Every state shall draw up regulations to prevent pollution of the seas by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation and exploration of the seabed and its subsoil taking account of existing treaty provisions on the subject."

Art. 24 KHS geht in seinem Regelungsgehalt über die Londoner Konvention von 1954 hinaus, da er nicht nur die Verschmutzung durch Schiffe, sondern auch durch die offshore Ölproduktion erfaßt. Er enthält jedoch kein unmittelbares Verbot der Ölverschmutzung, sondern verpflichtet nur zum Erlaß von Vorschriften. Der Wille der Parteien war also nur darauf gerichtet, sich zu verpflichten, für die aufgeführten Verschmutzungsmöglichkeiten Verbotsvorschriften zu erlassen.³

Einer erweiternden Auslegung steht die Vorgeschichte dieser Bestimmung entgegen.⁴ Schwierigkeiten bereitet jedoch die Frage, in welchen konkreten Fällen Art. 24 KHS als Verbotsnorm anwendbar ist.

1) Hoog, die Genfer Seerechtskonferenzen von 1958 und 1960, S.31 ff, S.78 ff.

2) BGBl 1956 II, S.378,379
Schaps-Abraham Bd. 1, S.1367 ff.
Mac Dougal/Burke, S.1160

3) Das erklärte Ziel der Vorschrift war immer nur die Verhütung der Verschmutzung der Hohen See, vgl. UN Conference on the Law of the Sea, Official Records Vol. IV, S.84 ff, 92 ff.
Ehmer, S.87

4) Anträge der Bundesrepublik Deutschland und Italien, den Anwendungsbereich des Art. 24 KHS zu erweitern, wurden nicht in den späteren Vertragstext aufgenommen.
Ehmer, S.86,87

Die Vorschrift untersagt nicht das Ablassen von Öl schlechthin, sondern enthält nur insoweit ein Verbot, als die Eingabe von Öl in das Meereswasser in den genannten Fällen zu einer Verschmutzung führt. Ein mögliches Verbot in Art. 24 KHS kann sich damit nur auf die Meereswasserverschmutzung beziehen. Der Tatbestand der Verschmutzung bleibt aber in der Vorschrift gänzlich ungeklärt.

Art. 24 KHS enthält weder eine Definition des Begriffs "pollution of the seas", noch von "discharge of oil". Die Verpflichtung der Staaten aus Art. 24 KHS ist daher zu unbestimmt gehalten, um den an eine Verbotsnorm zu stellenden Anforderungen zu genügen. Damit enthält Art. 24 KHS weder ein striktes Verbot des Ölablassens auf Hoher See, noch ein allgemeines Verbot der Abfallbeseitigung.¹

Diese Meinung vertritt auch Böhme:³ "The Geneva Convention on High Seas 1958, for instance, contains provisions regarding only pollution stemming from the said sources. These provisions can, however, hardly be deemed to be more than declarations, because the obligations of the contracting states to draw up regulations to prevent pollution of the seas by discharge of oil from ships (Art. 24 KHS) are drafted in such general terms as to be not really binding."

Somit kann auch nach Ansicht von Böhme Art. 24 KHS als Ausnahmenvorschrift zu Art. 6 KHS nicht herangezogen werden.

1) Steiger, Schutz der Küsten vor Verschmutzung in:

DVBL 1979, S. 212

vgl. z.B. Du Pontavice "Pollution" in: Bouchez "The Future Law of the Sea", S. 116

"If we disregard the conventions that have remained in the stage of declarations of intent, let us examine which international agreements interfere with the principle of freedom of the seas."

Weyde, S. 131

Menzel/Ipsen, S. 400

Max Dougal, S. 851

3) Böhme, The Use of Seabed as a Dumping Site, S. 111 ff.

bb) Art. 24 der Konvention über das Küstenmeer
über die Anschlußzone

In der Reihe der Ausnahmeregeln, auf die sich der Vorbehalt in Art. 6 KHS bezieht, gehört die wichtige Bestimmung des Art. 24 KKA, durch welche Sonderrechte des Küstenstaates in einem begrenzten Teil des Hohen Meeres in Anschluß an seine Territorialgewässer geregelt werden.¹

Da infolge dieser Bestimmung die Ausübung von Hoheitsgewalt gegenüber fremden Schiffen auf dem Hohen Meer unter bestimmten Voraussetzungen zulässig ist, kommt Art. 24 KKA möglicherweise als Eingriffsgrundlage für Küstenstaaten gegen havarierte Tanker in Betracht.

In Art. 24 KKA heißt es:²

"In einer an sein Küstenmeer angrenzende Zone des Hohen Meeres kann der Küstenstaat die erforderliche Kontrolle ausüben, um

a) Verstöße gegen seine Zoll-, Finanz-, Einwanderungs- oder Gesundheitsvorschriften (sanitary regulations) auf seinem Hoheitsgebiet oder in seinem Küstenmeer zu verhindern.

b) Verstöße gegen diese Vorschriften, die auf seinem Küstengebiet oder in seinem Küstenmeer begangen worden sind, zu ahnden.

(1) Schutzgüter des Art. 24 KKA

Gemäß Art. 24 KKA darf der betroffene Küstenstaat nur dann tätig werden, wenn er zum Schutz der in Art. 24 KKA aufgezählten Rechtsgüter eingreifen will. Art. 24 KKA gibt somit dem Staat nicht das Recht, seine gesamte Rechtsordnung zu schützen, sondern nur die dort aufgeführten Bereiche,³ d.h. er darf nur tätig werden zum Schutz seiner Zoll-, Finanz-, Einwanderungs- oder Gesundheitsvorschriften.

1) Böhme, S.29

2) Oppenheimer-Lauterpacht, International Law, 8. Auflage, S.496

3) Hunnings in: ICLQ 14, 410 (424)

Es ist jedoch äußerst fraglich, ob Ölverschmutzungs-
vorschriften unter den Begriff der "sanitary
regulations" einzuordnen sind und ob dadurch eine
Verschmutzung der Anschlußzone untersagt ist, wie
dies Pontavice als selbstverständlich annimmt.¹

Eine in der Literatur weit verbreitete Ansicht²
lehnt die Subsumierung von Vorschriften unter den
Begriff "Sanitary regulations" ab.³

Dies wird mit dem Willen der vertragsschließenden
Parteien von 1958 begründet. Unter Gesundheits-
vorschriften verstanden die Staaten bei Abschluß
der Genfer Konvention von 1958 solche Vorschriften,
die dem Schutz der Küstenstaaten und seiner Be-
wohner vor Gefahren, die von Schiffen unter fremder
Flagge ausgingen, dienten.⁴

Es handelte sich dabei um den Schutz vor Krankheits-
erregern, die von einer infizierten Mannschaft oder
von Tiertransporten an Bord ausgingen, da stets
die Möglichkeit und Gefahr für den Küstenstaat
bestand, daß von Schiffen Seuchen und andere Krank-
heiten mit katastrophalen Folgen für die Be-
völkerung der Hafenstädte eingeschleppt wurden.

1) Du Pontavice "La Pollution des Mers", S.94

2) Berber Bd. I, S.51

Böhme, S.31

Schultheiß, S.66

REiff, S.266 ff.

3) Brown in: The Lessons of the Torrey Canyon, S.131
Art. 24 permits the control state, in a zone
contiguous to the territorial sea not extending
beyond 12 miles from the baseline of the
territorial sea, to exercise the control
necessary, inter alia, to prevent infringement
of its sanitary regulations within its territory
or territorial sea and prima facie, one might
think that oil pollution would fall within this
provision. There seems little doubt, however,
that the question of oil pollution has not been
considered to be a "Sanitary problem" in this
sense.

4) Strupp-Schlochauer-Bühl, Bd.I, S. 476

Oppenheimer-Lauterpacht, Bd.I, S.496,497

Brownlie, S.213

Butler, S.82

Eine der Hauptursachen, die durch Schiffe und ihre Besatzungen übertragen wurden, waren die Pest, die Cholera und die Pocken; durch Tiertransporte wurden Seuchen wie die Schweinepest und die Maul- und Klauenseuche verbreitet. In der historischen Entwicklung der Anschlußzone als Schutzzzone des Küstenstaates kam daher dem Schutz der Bevölkerung vor eingeschleppten Krankheitserregern eine besondere Bedeutung zu. Deshalb wurde in Art. 24 KKA dem Küstenstaat ein Eingriffsrecht zum Schutz seiner Bevölkerung durch Erzwingung der Einhaltung seiner Gesundheitsvorschriften eingeräumt. Folgt man dieser Ansicht, so werden Vorschriften über die Ölverschmutzung von diesem Problemkreis nicht mitumfaßt.¹ Folgt man dagegen einer Mindermeinung, die eine Subsumierung der Vorschriften gegen Ölverschmutzung unter die Gesundheitsvorschriften zuläßt,² so bleibt doch zu berücksichtigen, daß durch Art. 24 KAA die Freiheit der Meere erheblich eingeschränkt wird und eine solche Einschränkung dieses fundamentalen Grundsatzes des Seerechtes nur durch eine ganz konkrete erhebliche Gesundheitsgefahr für die Bevölkerung des Küstenstaates erfolgen kann.³

Ohne Zweifel droht durch das Auseinanderbrechen von Supertankern eine verheerende Ölpest, die erhebliche Schäden an der Tier- und Pflanzenwelt zu Wasser und zu Lande verursachen würde.⁴

1) Der Torrey-Canyon-Unfall ereignete sich im Jahre 1967. In Art. II Abs. 4 c des Interventionsabkommens von 1969 ist anerkannt worden, daß durch Ölverschmutzung in extremen Fällen die Gesundheit der Bevölkerung betroffen sein kann.

2) Brown, Legal Regime, S.145,146
Du Pontavice, Pollution des Mers par les Hydrcarbures, S.94

3) Weyde, S. 59
Bowett, International Law of the Sea, S.53
Schultheiß, S.66

4) Schultheiß, S.66
Ehmer, S.86
Rudolf, S.30

Sollte aber Art. 24 KAA eingreifen, so müßte dies alles zu Gesundheitsschäden bei der Bevölkerung führen. Schäden in der Natur sind nicht ausreichend, wie es sich aus dem Wortlaut der Vorschrift ergibt. Hinzu kommt, daß die Schäden nach einer Ölpest fast ausschließlich materieller Art sind. Es kommt zu finanziellen Einbußen bei den Küstenbewohnern und beim Staat durch den Rückgang des Fischfangs und der Touristik.

Spezialschiffe müssen eingesetzt werden, um das auf der Oberfläche des Meeres schwimmende Öl abzusaugen oder zu vernichten, die Strände müssen gesäubert, vergiftete Vögel und Meeressäuger eingefangen und behandelt werden. Die Bevölkerung wird also von einer Ölpest in der Regel nur mittelbar betroffen und nicht unmittelbar.

Art. 24 KKA räumt damit den Küstenstaaten aufgrund einer Verletzung der Gesundheitsvorschriften im Hinblick auf eine drohende Ölpest kein Eingriffsrecht gegenüber Schiffen fremder Flagge ein.

(2) die maritime Umwelt als Schutzgut

In Betracht kommen könnte ferner ein Eingriff gemäß Art. 24 KKA zum Schutze der maritimen Umwelt, da durch das auslaufende Öl aus den Tankern das Meer verseucht und die Küsten verschmutzt werden. Da die Ölverschmutzung nicht unter den Begriff der "sanitary regulations" zu subsumieren ist, kann eine weitergehende Anwendung des Art. 24 KKA nur dann in Betracht kommen, wenn die Aufzählung der Eingriffsmöglichkeiten in Art. 24 KKA nicht abschließend geregelt worden ist.

(a) direkte Anwendbarkeit des Art. 24 KKA

Eine direkte Anwendbarkeit des Art. 24 KKA zum Schutze der maritimen Umwelt entfällt, da die Schutzgüter des Art. 24 KKA enumerativ aufgezählt sind¹ und der Umweltschutz nicht zu den dort aufgezählten Schutzgütern zählt.²

Eine Mindermeinung dagegen vertritt die Auffassung, daß die Aufzählung der Schutzgüter in Art. 24 KKA nicht abschließend sei,³ so daß auch der maritime Umweltschutz unter diese Vorschrift falle.

Gegen diese Ansicht spricht aber der Charakter des Art. 24 KKA als Ausnahmenvorschrift.⁴

Die Anschlußzone stellt einen Teil der Hohen See dar, mit gewissen eng begrenzten Rechten des Küstenstaates. Diese Rechte sind damit deutliche Ausnahmen von dem allgemein auf Hoher See geltenden Grundsatzes der Meeresfreiheit. Eine weitere Ausdehnung der Schutzgüter des Art. 24 KKA würde diesen Grundsatz zu sehr einschränken, der Küstenstaat könnte seine Souveränitätsrechte immer weiter in die Anschlußzone ausdehnen. Die scharfe Trennung der Rechte des Küstenstaates innerhalb des Küstenmeeres und der Anschlußzone würde verwischt werden. Auf Kosten der Meeresfreiheit würden die Rechte des Küstenstaates seewärts erweitert.

1) Dahme, S.32

Haucke, Piratensender, S.115

2) Weyde, S.59

Haucke, Piratensender, S.115

3) Verdross-Simma, S.535

Mac Dougal, S.604

4) Weyde, S.59

Bowett, Law of the Sea, S.53

Schultheiß, S.67

Haucke, Piratensender, S.115

(b) analoge Anwendbarkeit des Art. 24 KKA

Es könnte aber eine analoge Anwendung des Art. 24 KKA auf den maritimen Umweltschutz in Betracht kommen, um so die Meeresverschmutzung von der Anschlußzone aus zu verhindern. Diese analoge Anwendung des Art. 24 KKA ist aber nur dann möglich, wenn die Gefahr der Meeresverschmutzung durch Öl auf der Genfer Seerechtskonferenz noch nicht erkannt war. Denn nur dann kann davon ausgegangen werden, daß eine Erwähnung des Umweltschutzes in Art. 24 KKA nicht absichtlich unterlassen wurde.

Da jedoch die Art. 24 und 25 KHS und Art. 5 VII KFS ausschließlich die Verhütung von Meeresverschmutzung zum Inhalt haben, ist anzunehmen, daß in Genf 1958 das Problem der Meeresverschmutzung bereits erkannt, seine Lösung aber über Art. 24 KKA nicht beabsichtigt wurde.¹

Daher scheidet eine analoge Anwendung auf den maritimen Umweltschutz aus.

(3) Erweiterung des Art. 24 KKA über Kontrollrechte hinaus

Eine weitere Kontroverse besteht darüber, ob - wie in Art. 24 KKA geregelt - der Küstenstaat in der Anschlußzone nur Kontrollrechte hat, oder ob er auch seine Gesetzgebungsbefugnisse auf die Anschlußzone ausdehnen darf. Für die Verschmutzungsregeln hieße das - einmal unterstellt, man steht dem Küstenstaat in dieser Hinsicht Rechte zu - ob die küstenstaatliche Jurisdiktion immer schon dann gegeben ist, wenn eine Verschmutzungshandlung in der Anschlußzone erfolgt ist oder ob zusätzlich noch eine Gefährdung des küstenstaatlichen Territoriums bzw. der Küstengewässer gegeben sein muß.²

1) Weyde, S.59

Haucke, Piratensender, S.115

Bowett, Law of the Sea, S.53

Schultheiß, S.67

2) ausführlich dazu: Schultheiß, S.84

Daß das Wort "Kontrolle" weit auszulegen ist, ergibt sich aus dem vorgesehenen Zweck ihrer Ausübung, nämlich der Verhinderung und Ahndung von Verstößen. Dies kann nur erreicht werden, wenn über eine bloße Beobachtung und Information hinausgehende Maßnahmen ergriffen werden können.¹

Dennoch ist fraglich, ob Art. 24 KKA ein derart weitreichendes Maßnahmerecht gewährt, weil nur Verstöße auf dem Hoheitsgebiet oder in dem Küstenmeer zu verhindern oder zu ahnden sind.² Ein Ölausfluß oder ein Ölablassen außerhalb dieser Gebiete ist jedoch, auch wenn der Schaden an den Ufern des Küstenstaates eintritt, kein auf dem Hoheitsgebiet oder im Küstenmeer begangener Verstoß. Art. 24 KKA hat damit in diesem Zusammenhang nur geringe Bedeutung, weil in der Anschlußzone lediglich vorbeugende Maßnahmen gegen fremde Schiffe erlaubt sind. Hinzu kommt, daß durch Strömung, Seegang und Wind man fast immer von einer derartigen Gefährdung wird ausgehen können, da Ölteppiche hunderte von Seemeilen treiben können.

(4) Ausdehnung der Schutzgüter des Art. 24 KKA auf Maßnahmen zur Gefahrenabwehr

In Betracht kommen könnte auch eine Ausdehnung des Art. 24 KKA auf den Bereich der Gefahrenabwehr. Es wird in der Völkerrechtslehre zum Teil die Ansicht vertreten, daß eine Anwendung von Polizeigewalt in der Anschlußzone zu Sicherheitszwecken zulässig sein soll.³ Wenn der Küstenstaat seine Polizeigewalt zu anderen Zwecken bis zu 12 Seemeilen verschieben könne, so müsse er bis zu dieser Grenze auch auf seine Sicherheit bedacht sein und Gefahren abwehren können.

1) Schindler, S.115

2) Du Pontavice "Pollution" in: Bouchez, The Future Law of the Sea, S.109
Caflish, International law and Ocean Pollution, Rev. Belge du Droit International, 1972, S.7,12

3) Dahm, Bd. I, S.662
Mac Dougal, S.76,604

Art. 24 KKA stellt aber eine Ausnahme zum Recht der Hohen See dar. Nur solche in Art. 24 KKA abschließend aufgezählten Sicherheitsinteressen sind schutzwürdig.¹ Die Sicherheitsinteressen der Küstenstaaten waren schon bei Abschluß der Genfer See-rechtskonventionen bekannt. Dennoch einigten sich die Staaten auf die restriktive Fassung des Art. 24 KKA, weil der Grundsatz der Freiheit der Handels-schiffahrt vor Eingriffen der Küstenstaaten geschützt werden sollte.²

Die Befugnisse zu Maßnahmen der Gefahrenabwehr sollten auf die Küstenmeere beschränkt bleiben. Denn würde man den Küstenstaaten das Recht zu Maß-nahmen in der Anschlußzone zusprechen, so würde dies eine Einschränkung der Hoheitsrechte der Flaggen-staaten zu Gunsten der Küstenstaaten darstellen. Dies hätte wiederum zur Folge, daß die Freiheit der Meere in der Anschlußzone nicht mehr gewahrt werden könnte. Die Anschlußzone hätte somit ihren Rechtsstatus als Hohe See verloren, da dem Küstenstaat fast die gleichen Rechte wie im Küstenmeer zustehen würden und die klaren Grenzen der Hoheitsbefugnisse des Küstenstaates zwischen Küstenmeer und Anschlußzone verwischt würden.³

Auf der 1. Seerechtskonferenz in Genf verfehlte deshalb auch der Vorschlag, in den Katalog auch den weitgefaßten Begriff der "Sicherheitsinteressen" aufzunehmen, nur knapp die erforderliche Zweidrittel-mehrheit.⁴

1) Weyde, S.59

Haucke, Piratensender, S.115

2) Knight, S.109

3) Gidel III, S.14

4) UNCLOS I Official Records Vol.2, S.116

vgl. UN-Dokument a/conf.13/C.1/L.78, abgedruckt in:

UN-Conference on the Law of the Sea, Official Records Vol.III (A/conf.13/39), S.232

Der polnische Vorschlag hatte folgenden Wortlaut:

"In a zone of the high seas contiguous to its territorial sea, the control State may take the measures necessary to prevent and punish infringement of its customs, fiscal or sanitary regulations and violations of its security."

Zusammenfassend kann folgendes festgestellt werden:

Art. 24 KKA stellt zwar eine Ausnahmenvorschrift zu Art. 6 KHS dar, kann aber nicht über ihren begrenzten Anwendungsbereich hinaus auf andere Fälle einzelstaatlicher hoheitlicher Betätigung auf dem Hohen Meer ausgedehnt werden. Die Eingriffsmaßnahmen der Küstenstaaten gegenüber havarierten Supertankern können daher nicht auf eine Anwendung des Art. 24 KKA gestützt werden.

II. Eingriffsmöglichkeiten der Küstenstaaten gegen gestrandete Tanker nach allgemeinem Völkerrecht dargestellt anhand der "Torrey-Canyon-Katastrophe" im März 1968

1. Gewohnheitsrechtliche Anerkennung der Ausübung von Sonderrechten in der Anschlußzone

Sämtliche Befugnisse der Küstenstaaten im Hinblick auf das Hohe Meer, die vor der 1. Genfer Seerechtskonferenz als Gewohnheitsrecht anerkannt waren, sind in dieser Seerechtskonferenz kodifiziert worden. Die Befugnisse, die in den 4 Genfer Konventionen festgelegt worden sind, berechtigten den Küstenstaat nicht zum Eingreifen gegen Schiffe unter fremder Flagge, deren auslaufendes Öl die Küsten des Staates bedroht.

Als seerechtliche Begründung für die Zulässigkeit von Eingriffsmöglichkeiten gegen havarierte Tanker bleibt als letzte Möglichkeit die Berufung der Küstenstaaten auf ein Gewohnheitsrecht des Küstenstaates zum Einschreiten gegen eine Bedrohung seiner Interessen, die von einem Schiff auf dem Hohen Meer ausgeht.¹

1) vgl. die Erläuterung der International Law Commission of the Law of the Sea zu Art. 30 (Art. 6 KHS nach neuer Fassung). Hinsichtlich der Ausnahmebefugnisse eines Küstenstaates gegenüber fremden Schiffen steht dort: "Such of these rights as are recognized in international law are incorporated in the present articles." So auch: Report to the General Assembly, Yearbook of the ILC 1956 Bd. II, S.279

Eine solche Befugnis zum Einschreiten aufgrund von
Gewohnheitsrecht kann aber nur dann zugelassen
werden, wenn dieses Gewohnheitsrecht Art. 6 KHS in-
haltlich abgeändert und eingeschränkt hat. Denn
Art. 6 KHS läßt als Ausnahmen des Prinzips der
ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates
nur solche des kodifizierten Seerechtes zu.¹

Es besteht Einigkeit darüber, daß Völkergewohnheits-
recht nur aufgrund einer allgemeinen und einheit-
lichen Übung der Staaten entstehen kann.²

Eine solche Übung, die den Staaten weitergehende
Rechte einräumt und somit Art. 6 KHS einschränkt,
hat vor dem Abschluß der Genfer Seerechtskonferenz
über das Hohe Meer nicht bestanden, da in der
Konvention über das Hohe Meer das von allen Staaten
anerkannte Gewohnheitsrecht kodifiziert wurde.
Deshalb kann Art. 6 KHS nur durch eine in den
Konventionen von 1958 genannte Norm eingeschränkt
werden.³

Mithin ist eine völkerrechtliche Übung, die Art.
6 KHS einschränkt oder abändert, um den Küstenstaat
neben Art. 24 KKA noch weitere Eingriffsrechte zu-
zusichern, nicht ersichtlich.⁴ Da damit die Rechte
der Küstenstaaten in der Genfer Seerechtskonferenz
abschließend geregelt worden sind, kann ein Küsten-
staat keine Eingriffsrechte aus Völkergewohnheits-
recht herleiten.

2. Rechtfertigung der Eingriffsmaßnahmen der Küstenstaaten nach allgemeinem Völkerrecht

Da das Seevölkerrecht z.B. durch Art. 6 KHS ein be-
stimmtes Verhalten vorschreibt, kann sich die Recht-
mäßigkeit eines Handelns des Küstenstaates, durch

1) Böhme, S.35

2) Seidl-Hohelveldern, Rdnr. 323
Verdross, S.138

3) Schultheiß, S.80

4) Haucke, Piratensender, S.115

das in die ausschließlichen Rechte des Flaggenstaates eingegriffen wird, nur aus einer Ausnahmenvorschrift ergeben. Wie bereits oben aufgezeigt, enthält das Seerecht keine entsprechende Regel, so daß eine Ausnahmenvorschrift, die das Handeln des Küstenstaates rechtfertigen könnte, nur noch im allgemeinen Völkerrecht gefunden werden kann.¹

Obwohl die Anrainerstaaten sich mit der Möglichkeit von Tankerunfällen vertraut gemacht hatten, bedeutete die Strandung der "Torrey Canyon" etwas gänzlich "Unvorhergesehenes". Die Havarie der "Torrey Canyon" stellte sowohl die britische Regierung als auch die französische Regierung vor das gleiche Problem: die ausgelöste Ölpest verwüstete bis zum 31. März 1967 mehr als 150 km der südenspanischen Strände.

Anfang April 1967 näherte sich der französischen Küste ein etwa 100 Quadratkilometer großer Ölteppich, der dann ebenfalls mehr als 150 km französische Küstenlinie verschmutzte. Die britische Regierung sah als einzige Möglichkeit, um ihre Küste vor einer weiteren Ölverschmutzung zu schützen, die Vernichtung der "Torrey Canyon". Die britische Regierung ordnete die Bombardierung des gestrandeten Tankers an durch Flugzeuge der Royal Airforce, die dann auch tatsächlich erfolgte.²

1) Böhme, S.38

2) "The Torrey Canyon" presented to Parliament by the Secretary of State for the Home Department, by command of Her Majesty's, April 1967, Cmnd.3246, S.5

On the evening (Monday 27th March) the Government decided to attempt to fire some oil slicks from the air, and also to attempt to destroy the remaining cargo by opening the deck over each tank by HE bombs and setting fire to the oil. By the morning of Tuesday 28th March all shipping and aircraft in the area had been warned and the owners of the ship informed of the Government's decision. The attempt to fire the oil slicks proved unsuccessful. Nevertheless the plan to fire the oil in the ship was pursued.

An diesem bisher spekulärsten Fall zeigen sich bereits verschiedene rechtliche Probleme. Angesichts der vielfältigen internationalen Verflechtungen der "Torrey Canyon" ist schon fraglich, ob nicht den Flaggenstaat Liberia eine besondere rechtliche Verantwortung treffen könnte. Obwohl kein Staat gegen die von Großbritannien ergriffene Maßnahme protestiert hat, ist es zweifelhaft, ob die Bombardierung des innerhalb der Anschlußzone von Großbritannien liegenden Tankers zulässig war.¹

In der internationalen Presse wurde besonders die Frage diskutiert, wer für die Schadensfolgen des Unfalls einzustehen hat. Diese Frage beinhaltet zwei rechtliche Komponenten: zum einen die der zivilrechtlichen Haftung für die durch die Ölverschmutzung entstandenen Schäden², zum anderen beinhaltet die Frage das Problem der völkerrechtlichen Verantwortlichkeit für die Zerstörung eines unter fremder Flagge fahrenden Tankers.

Der Unfall der "Torrey Canyon" entfachte erneut die Diskussion über die Möglichkeit und Grenzen staatlichen Handelns zur Abwehr von Gefahren, die nach einem Tankerunfall dem betroffenen Küstenstaat drohen.³

1) Sohnke in: Hansa (104), S.1704

2) vgl. zur Haftung für die Verschmutzung der See mit Öl durch Tankschiffe Manca, Project of Convention of Liability for Pollution of the sea in: Europäisches Transportrecht 1969 (4), S.2-48; Brown, Current Legal Problems 1968 (21), S.113 (116-123) sowie die detaillierte Darstellung des gegenwärtigen Rechtsstandes bei Nützel, Haftungsrechtliche Fragen bei Unfällen von Tankschiffen auf Hoher See. Inzwischen ist von der diplomatischen Seerechtskonferenz in Brüssel im November 1969 das Abkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschaden (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) angenommen worden, durch welche die Frage der Tankerhaftung geregelt wird.

3) Reintanz, S.713

Die britische Regierung stand zum Unfallzeitpunkt der "Torrey Canyon" vor dem Problem, ihr Vorgehen, nämlich die Zerstörung des Tankers, zu rechtfertigen. Dabei wurde in der Presse und im britischen Unterhaus die Frage diskutiert, ob die Zerstörung der "Torrey Canyon" aus völkerrechtlicher Sicht zulässig war.¹ Es stellt sich damit das allgemeine Problem der Zulässigkeit der Ausübung staatlicher Hoheitsgewalt auf dem Meer. Da der Unfall der "Torrey Canyon" für die Zukunft sicherlich kein Einzelfall bleiben wird, d.h. weitere Tankerunfälle folgen werden, ist es für die Sicherheit und den Schutz der Küstenstaaten vor ökologischen Katastrophen notwendig, sich vor havarierten Tankern mit auslaufendem Rohöl zu schützen.²

Als Anhaltspunkt für diese Prüfung soll auf den "Torrey Canyon-Unfall" und die Zerstörung des Tankers zurückgegriffen werden. Anhand dieses Beispiels sollen die rechtlichen Möglichkeiten eines Küstenstaates, aus Gründen der Gefahrenabwehr gegen ein havariertes Tankschiff vorzugehen, dargelegt und erörtert werden. Die Frage der rechtlichen Befugnisse läßt sich in erster Hinsicht nur mit Hilfe des allgemeinen Völkerrechts beantworten,³ da das inter-

1) The Times vom 13.05.1967

vgl. Parl. Deb. House of Commons, Off. Rep. Vol. 744, Col. 770
Premierminister Wilson in der Unterhausdebatte vom 04.04.67,
H.C., Parl. Deb. Off. Rep. Vol. 749, Col. 39, 40 und der Abgeordnete
Jenkins a.a.O., Col. 799

Le Monde vom 28.03.1967

The Times vom 21.03.1967

vgl. auch die Erklärung des britischen Innenministers Jenkins
vor der Presse in: The Times vom 29.03.1967

2) Noel Mostart in: Supertanker in Tagesspiegel 11.01.1967

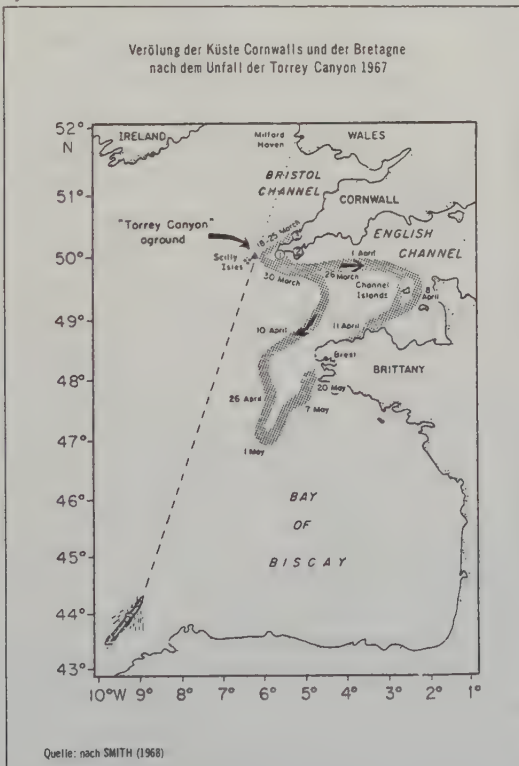
3) Du Pontavice "Pollution" in Bouchez: The Future Law of the
Sea, S. 105

It is thus necessary to fight against marine pollution. But the fight against marine pollution brings into question the whole basis of maritime law and paradoxically, at the same time, increases the international nature of this law. The fight against marine pollution brings into question the whole basis of maritime law because this leads us no longer considering the ocean simply as a path common at all.

nationale öffentliche Seerecht den betroffenen Küstenstaaten zum Schutze der Strände und Meere keine Eingriffskompetenzen gegen havarierte Tanker unter fremder Hoheitsgewalt an die Hand gibt.

a) der Unfallhergang

Auf der Fahrt nach Milford Haven strandete am 18. März 1967 der Großtanker "Torrey Canyon" beladen mit 119.000 Tonnen kuwaitischen Rohöls nahe den Scilly Islands vor der Küste Großbritanniens.¹



1) The "Torrey Canyon", Her Majesty's Stationary Office, presented to Parliament by the Secretary of State for the Home Department by Command of Her Majesty, London 1967, Cmnd. 3246
Lloyd's Law Report, 1969, Vol.2, S.591-594 (The Torrey Canyon)
In the Matter of the Stranding of the Torrey Canyon, March 18, 1967, published in Monrovia, Liberia, May 2nd, 1967

Zum Unfallzeitpunkt ahnte noch niemand, daß dieser Tankerunfall die größte Ölkatastrophe der englischen Küste und seines Küstenmeeres zur Folge haben würde, die Großbritannien und der Rest der Welt jemals erlebt hatten. 95.000 t Rohöl strömten aus dem Wrack ins Meer; ein Olteppich gigantischen Ausmaßes trieb unaufhaltsam auf die englische Küste zu.¹

-
- 1) Royal Commission on Environmental Pollution, S.18
J.E. Smith, S.1-4
Hansa, 1969, S.2177
Jungblut, Die riskierte Katastrophe, S.232
Die "Torrey Canyon" war ein modern ausgerüsteter Tanker, der 1958/59 in Newport News Virginia gebaut, 1964 auf einer Werft in Japan von 61.283 dwt auf 118.285 dwt vergrößert worden war und in Lloyd's Register of Shipping in der höchsten Güterklasse geführt worden war. Ihre Eigentümerin war die Barracuda Tanker Cooperation, eine in Bermuda registrierte Gesellschaft, tatsächlich aber eine Untergesellschaft der Union Oil Company of California, der die "Torrey Canyon" verchartert war. Sie war in Liberia registriert und hatte einen italienischen Kapitän als Schiffsführer und eine Crew gleicher Nationalität. Bereits im Juni 1965, nach ihrer Vergrößerung, hatte sie einen Unfall. Bei der Einfahrt in den Hafen von Los Angeles lief sie mit voller Ölladung auf Grund und mußte herausgeschleppt werden. Ihre letzte Fahrt vom Persischen Golf nach Milford Haven unternahm sie in "single-charter" mit einer Ladung von 119.328 t Rohöl für die British Petroleum Ltd. Am 18. März 1967 lief sie infolge nautischer Fehler bei ruhigem Wetter auf die Klippen der Seven Stones zwischen den Scilly Islands und Land's End auf. Infolge der Strandung wurden die Mehrzahl der Tanks beschädigt, so daß schätzungsweise 30.000 t Rohöl ausliefen. Aufgrund des schlechten Wetters scheiterten sämtliche Bergungsversuche, so daß bis zum 26. März weitere 20.000 t Rohöl ausliefen. Am Abend des 26. März zerbrach das Wrack kurz hinter den Brückenaufbauten und weitere 50.000 t Öl ergossen sich ins Meer. Am 27. März zerbrach das Vorschiff. Um eine weitere Verschmutzung durch das im Wrack verbliebene Öl zu verhindern, ließ die britische Regierung nach anfänglichem Zögern - das Schiff befand sich innerhalb der von Großbritannien beanspruchten 9 Seemeilen Anschlußzone - das Wrack gegen den Willen der Eigentümer bombardieren.

Die britische Regierung sprach "von der größten Gefahr, die England seit dem Kriege bedroht hat".¹ Sie mußte für die Schadensbekämpfung über 1 Million Sterling aufbringen. Premierminister Wilson bezeichnete später in der Unterhausdebatte vom 04.04.1967 die durch diese Havarie entstandene Lage als "a situation unprecedented at any time at any part of the world".²

Zwar haben auch in der Vergangenheit Tankerkollisionen und Havarien zu größeren Ölkatastrophen geführt, deren Folgen Ölverschmutzungen der Küsten und ein sich ausbreitendes Tier- und Pflanzensterben waren, in keinem der früheren Fälle aber hatten die Schadensauswirkungen auf Flora und Fauna Größenordnungen erreicht, die es gerechtfertigt hätten, von einem nationalen Unglück zu sprechen, wie bei der Strandung der "Torrey Canyon".³

Weder die Havarie des norwegischen Tankers "Anne Mildred Brovig", noch die der "Tokuya Maru" oder die der "Fina Norwege" hatten zu einer Ölkatastrophe mit dem Ausmaß wie das der "Torrey Canyon" geführt. Als am 20.02.1966 der norwegische Tanker "Anne Mildred Brovig" nach einer Kollision mit einem kleineren Frachter in der Nordsee vor der Elbmündung auf Grund lief, wurden annähernd 18.000 t Rohöl freigesetzt, das aber nur zu einem geringen Teil an die

1) Reintanz, S.712

2) Siehe H.C. Parl.Deb.Off.Rep.Vol.744, Col.39
Newsletter Tanker Advisory Center Inc. March 21,
1978 in Newsletter

3) So Premierminister Wilson a.a.O., Col.47:
"This was na national disaster which could have
imperilled all our beaches..."
Llyod's Law Report "The Torrey Canyon" 1969,
S.591,592
J.E. Smith, "Torrey Canyon Pollution and Marine
Life"
Cambridge 1968, S.1-8

Küste gelangte.¹

Am 21. März 1966 lief der japanische Großtanker (152.000 BRT) "Tokuya Maru" ebenfalls bei den Scilly Islands auf Grund, konnte jedoch wieder freikommen. Das auslaufende Öl wurde aufgrund günstiger Winde in Richtung Atlantik getrieben, so daß nur ein geringer Teil der englischen Küste verschmutzt wurde.²

Im Mai 1966 ereignete sich auch die Havarie des belgischen Tankers "Fina Norvege", der sich vor der italienischen Küste in der Nähe von Bizerta ereignet hatte.³

1) Hansa (104) 1967, S.401

Am 20. Februar 1966 gegen 7.25 Uhr kollidierte bei starkem Nebel (Sicht etwa 50 m) und umlaufenden Winden auf dem Elbe-Humber-Weg zwischen den Leuchttürmen P 6 und P 7 der ostwärts fahrende norwegische Tanker "Anne Mildred Brovig" (24.454 BRT), Ladung 39.000 t persisches Rohöl, mit dem ebenfalls ostwärts fahrenden britischen MS "Pentland" (876 BRT). Das britische Schiff traf mit seinem Steven den Tanker in den Backbord-Seitentank 10, der unmittelbar vor dem Kofferdamm zum Maschinenraum lag. Der Tanker geriet in Brand. Dabei traten einzelne Explosionen auf, die weitere große Lecks auf der Steuerbordseite verursachten.

Hansa (104), 1967, S.771

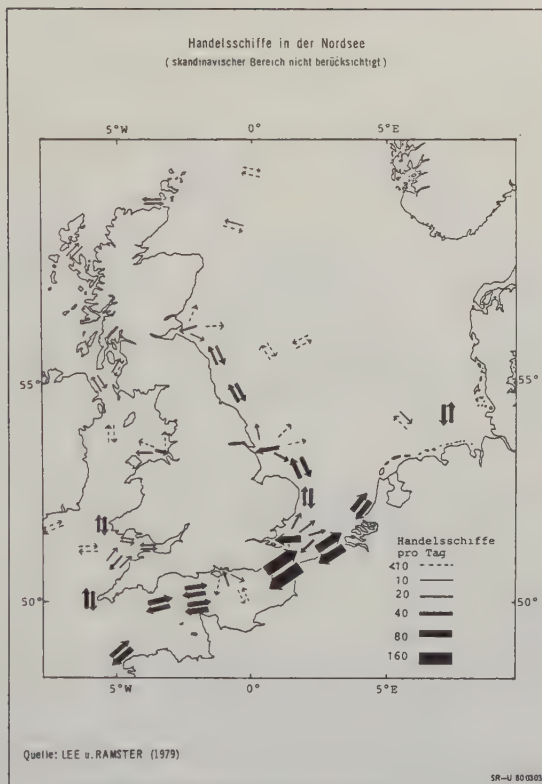
Umweltprobleme der Nordsee, S.229, Abb. 69

2) Royal Commission on Environmental Pollution, S.124 ff.

Reintanz S.713

3) Reintanz, S.713

Du Pontavice "Pollution" in: Bouchez "The Future Law of the Sea", S.105



Schiffahrtseinkommen in der Nordsee einschl. Kanalhäfen im Vergleich zu anderen Meeren

Bereich	Schiffverkehr		Schiffverkehr		Güterumschlag		Durchschnitts- tonnage/Schiff (NRT)	Güterumschlag je Schiff (t)
	Anzahl	%	Tonnage (1 000 NRT)	%	1 000 t	%		
Nordsee	212 112	27,5	775 129	29,3	853 104	25,8	3 637	4 003
Ostsee	14 847	1,9	43 810	1,7	81 113	2,4	2 951	5 463
Mittelmeer	98 849	12,5	352 229	13,3	400 518	12,1	3 637	4 135
Südamerika	9 986	1,3	34 056	1,3	114 797	3,5	3 410	11 495
USA und Kanada	94 785	8,4	483 134	18,3	878 909	20,5	7 457	10 479
Hongkong	9 438	1,2	48 021	1,8	25 715	0,8	5 089	2 725
Japan	290 951	37,5	357 540	13,5	328 984	10,0	1 229	1 618
Singapur	21 787	2,8	135 433	5,1	73 339	2,2	6 216	3 386
Australien	9 615	1,2	111 512	4,2	192 811	5,8	11 597	20 053
Sonstige	44 306	5,7	304 513	11,5	362 145	10,9	6 873	8 174
Summe	775 674	100,0	2 645 377	100,0	3 311 435	100,0	3 410	4 269

Quelle: Institut für Seeverkehrswirtschaft (1980).

Diese drei Vorfälle hatten zwar insgesamt keine größeren Schäden verursacht, alarmierten aber immerhin die Öffentlichkeit und machten die Welt mit der Möglichkeit und den Folgen von Tankerunfällen vertraut.¹ Die Häufung von Havarien, Kollisionen und Strandungen im Bereich des Ärmelkanals beunruhigte besonders die Regierungen der Anrainerstaaten, da sich 50 % aller Schiffsunfälle von Frachtern und Tankern über 500 BRT zwischen Dover und Cuxhaven abspielt.² Im Vergleich mit anderen ähnlichen Seegebieten verfügt die Straße von Dover über das höchste Schiffsverkehrsaufkommen der Welt.³

b) Die Rechtfertigung der Zerstörung der "Torrey Canyon" nach allgemeinem Völkerrecht

In der Presse wurde die Rechtmäßigkeit der britischen Maßnahmen heftig diskutiert.⁴ Dabei wurde der Standpunkt vertreten, daß ein Staat, dessen Küsten und Küstengewässer von einer Ölpest bedroht werden, nicht tatenlos zusehen muß, wie sich ein "Unheil gleich einem Gewitter" vor seiner Haustür zusammenballt und sein Wohl bedroht.⁵ Die Betrachtung der internationalen Presse zeigt, daß kaum ein Tag vergeht, an dem die Weltschifffahrt nicht von einer Reihe mehr oder minder schwerer Schiffs-kollisionen, Grundberührungen, Schiffsbränden usw. betroffen ist, in deren Folge nicht nur selten der Verlust von Schiffen und der Ladung eingetreten und der Tod von Menschen zu beklagen ist, sondern die Umwelt zugleich auch in katastrophalem Ausmaße berührt wird.⁶

1) Brown, The Legal Regime of Hydrospace, S.140

2) Umweltprobleme der Nordsee, S.228

3) Umweltprobleme der Nordsee, S.143

4) Böhme, S.38

5) see Doc.2397, January 13, 1970, at p.23

6) Oseau in: Wissenschaftliche Beiträge, Heft 3/79, S.73

aa) Das Institut der Selbsthilfe im weiten Sinn

Die britische Öffentlichkeit hielt ihre Regierung für berechtigt, von sich aus Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu erreichen. In der Unterhausdebatte vom 10.04.1967¹ fand folgender Satz besondere Beachtung: "Nobody will deny that the decision of the British Government to bomb the wreck of the Torrey Canyon was a wise decision". Die in dieser Aussage zum Ausdruck kommende Auffassung unterstellt die Existenz einer allgemeinen Regel des Völkerrechts, wonach dem Staat zum Schutz seiner eigenen Rechte und Interessen ein Eingreifen in fremde Rechtsbereiche gestattet wird.²

Als eine solche Ausnahmeregel zur Wahrnehmung eigener berechtigter Interessen unter Verletzung fremder Interessen könnte die Selbsthilfe im weiten Sinne in Betracht kommen.

Unter dem Begriff Selbsthilfe im weiten Sinne wird der Selbstschutz und die Selbsthilfe im engen Sinn zusammengefaßt.³ Es bleibt also im folgenden zu prüfen, ob die britischen Maßnahmen gegen die "Torrey Canyon" ein Fall der Selbstverteidigung, des Selbstschutzes oder der Selbsthilfe im engen Sinn darstellen.

1) vgl. H.C. Parl.Deb.Vol.774, Col.759 (Godber, 760; see Recommendations 585 (1970), of Consultative Assembly, January 24, 1970)

2) so auch Du Pontavice "Pollution" in: The Future Law of the Sea in: Bouchez, S.122

"... gives a party, as against other parties, the right to go out on high seas and take certain measures there to defend itself against advancing oil slicks. It can be no doubt be claimed that the states have such a similar right in any case under a kind of law of self-protection.

Scheffer "Pollution of the Sea by Oil" in: Nederlands Tijdschrift v. Internationales Recht, 1971, S.2-24, S.8 "It is not doubtful that a coastal state has the right to take measures even on the high seas if necessary to prevent substantial damage to its coastal area".

so auch Brown, The Lessons of the Torrey Canyon in: Current Legal Problems, 1968, S.112,123 ff.

3) Dahm Bd. II, S.409

Berber Bd. I, S.72

Strupp-Schlochauer-Partsch Bd. III, S.256

Das von der britischen Regierung zur Rechtfertigung ihres Handelns herangezogene allgemeine Notrecht wird in der völkerrechtlichen Literatur unterschiedlich behandelt; diese kontroverse Behandlung bezieht sich sowohl auf die Terminologie als auch auf den Inhalt und die Rechtsfolgen der Rechtsinstitute.¹

Daß eine besondere Gefahrensituation ein Selbsthilferecht des bedrohten Staates begründen kann, wird allerdings grundsätzlich anerkannt. Seit Machiavelli erkennen die Klassiker des Völkerrechts ein allgemeines Recht des Staates auf Erhaltung seiner Existenz und damit auch die Vornahme solcher Handlungen an, die zur Erhaltung seiner Unabhängigkeit und seiner lebenswichtigen Interessen notwendig sind.²

Es kann nicht Ziel dieser folgenden Untersuchung sein, den in vielen Punkten kontroversen Meinungsstand über das internationale Notrecht einer umfassenden Klärung zuzuführen. Wenn nun im folgenden die Zulässigkeit der Bombardierung der "Torrey Canyon" aufgrund internationalen Notrechts diskutiert wird, dann geschieht dies ohne die Absicht, den Meinungsstreit zu vertiefen und weiterzuverfolgen. Es soll nur eine gestraffte Darstellung der einzelnen Rechtsinstitute erfolgen, die für eine rechtliche Würdigung des britischen Vorgehens unumgänglich ist.

1) Die Unterscheidung nach diesen Begriffen läßt sich nicht immer zweifelsfrei durchführen, weil insbesondere in der angelsächsischen Literatur die Begriffe wie self-help, self-preservation and self-defense eine andere Bedeutung haben als ihre deutsche Übersetzung:

vgl. dazu ausführlich: Vollmar, S.30

2) Dahm, Bd. II, S.85 ff.

Verdross, S.424 ff.

Zur Begründung des Notrechts vgl. ferner:

Berber, Bd. I, § 3 II, Oppenheimer-Lauterpacht,

Bd. I, § 129, Schwarzenberger, S.343,

Mac Dougal-Schlei, S.676

bb) System des internationalen Notrechts

Das Recht der Selbsthilfe im weiten Sinn unterteilt sich in das Recht auf Selbstverteidigung, das Recht des Selbstschutzes und das der Selbsthilfe im engen Sinn.¹ Die dogmatische Einordnung der Rechtsinstitute erfolgt primär danach, ob sich das Handeln gegen rechtswidrige Akte eines Staates richtet. Die Selbsthilfe im weiten Sinn richtet sich gegen ein rechtswidriges Handeln eines Staates.

Das Institut des Notstandes kann gegen rechtswidrige Eingriffe in die Rechte eines Staates, die von einem anderen Staat ausgehen, herangezogen werden.² Während sich Selbstverteidigung gegen bewaffnete Angriffe der Staaten untereinander richtet, dienen die Maßnahmen des Selbstschutzes der Abwehr anderer rechtswidriger Eingriffe.³ Im Verhältnis der Selbsthilfe im engen Sinn zur Selbstverteidigung und zum Selbstschutz stellen die beiden letzteren das primäre Recht dar, die Selbsthilfe im engen Sinn dagegen das sekundäre Recht.⁴

Funktion der Selbsthilfe ist es, die Wiedergutmachung der Verletzung eigener Rechte zu erzwingen; sie hat damit repressiven Charakter. Funktion der Selbstverteidigung und des Selbstschutzes ist dagegen der Schutz vor irreparablen Schäden.⁵

1) Dahm, Bd. II, S.409

Berber, Bd. I, S.72

Strupp-Schlochauer-Partsch, Bd. III, S.256

2) Bowett, Self-Defence, S.9 ff.

Verdross, S.431

3) Kelsen-Tucker, S.64 ff.

Heydte, S.317

Cafflish, S.17 ff.

Principles of International Law, S.64 ff.

Bowett, Self-Defence, S.11

Self-help is like self-defence, dependant on a prior illegal act by the State against which is directed.

so auch: Strupp-Schlochauer-Patsch, Bd. III, S.258

4) Schwarzenberger, S.343 ff.

5) vgl. Brownlie, Use of Force, S.110

Verdross, S.431

Bowett, Self-Defence, S.10

Schwarzenberger, S.344

Der Begriff des Notstandes unterscheidet sich schließlich durch die Intensität der Notlage. Handelt ein Staat, weil die Verletzung wichtiger Güter des Staates zu befürchten ist, so kann er sich auf den Notstand berufen.¹

(1) Das Institut der Selbstverteidigung

Die Bombardierung der "Torrey Canyon" könnte sich als eine Maßnahme der Selbstverteidigung des Staates Großbritanniens darstellen, um seine Nordseeküste vor weiterer Verschmutzung zu schützen.

In Art. 51 der UN-Charter ist das Recht auf individuelle und kollektive Selbstverteidigung verankert.²

Art. 51 der UN-Charter lautet:

"Nothing in the present shall impair the inherent right of individual or collective self-defence, if an armed attack occurs against a member of the United Nations."

Folgt man der überwiegenden Meinung, so ist die Selbstverteidigung eines Staates nur zur Abwehr eines bewaffneten Angriffes zulässig.³

1) Böhme, S. 40

Bowett, Self-Defence, S.10

Schwarzenberger, S.344

2) Verdross-Simma, S.239

3) Berber, Bd. I, S.201

Dahm, Bd. II, S.413

Verdross-Simma, S.241

Mindermeinung vertritt Bowett in: Self-Defence, S.187

Bowett vertritt die Auffassung, daß das Recht zur Selbstverteidigung nicht nur im Falle eines bewaffneten Angriffes zulässig sei, sondern auch für den Fall, daß lebenswichtige Interessen des Staates beeinträchtigt werden. Bowett übersieht jedoch in seiner Interpretation des Art. 51, daß das frühere Recht der Selbstverteidigung ausdrücklich den Fall eines bewaffneten Anriffs einschränkt.

Unter einem "bewaffneten Angriff" versteht man einen Angriff von Staaten gegen Staaten mit bewaffneten Streitkräften, also eine militärische Gewaltanwendung größeren Stils.¹

Diese Merkmale sind aber im Fall der "Torrey Canyon" nicht erfüllt. Das Schiff lief aufgrund eines Navigationsfehlers bei der Scilly Islands auf Grund und nicht infolge einer Anweisung einer Regierung. Für ein zweckgerichtetes Handeln der libanesischen Regierung zum Schaden der britischen Regierung liegen keine Anhaltspunkte vor.

(2) Das Institut des Selbstschutzes

Als weiterer Rechtfertigungsgrund für das Handeln der britischen Regierung könnte das Recht eines Staates auf Selbstschutz in Betracht kommen. Maßnahmen gegen andere als bewaffnete Angriffe sind unter dem Gesichtspunkt des Selbstschutzes gerechtfertigt, wenn die sofortige Reaktion zur Verhütung eines sonst nicht wieder gutzumachenden Schadens notwendig ist.²

Allerdings ist in der Literatur umstritten, ob ein solches Recht den Staaten überhaupt zugebilligt werden kann.³

-
- 1) Strupp-Schlochauer-Patsch, Bd. III, S.256, 257
Berber, Bd. I, S.201
Seidl-Hohenveldern, RdNr. 1296
vgl. dazu: Klein, Der Begriff des Angriffs in der UN-Charter in:
Festschrift, Hermann Jahrreis, S.179 ff. mit weiteren Nachweisen.
 - 2) Bowett, Self-Defence, S.73 ff.
Dahm, Bd. II, § 87 II
 - 3) Strupp-Schlochauer-Patsch, Bd. III. S.258

Selbst bei den Autoren, die das Institut des Selbstschutzes anerkennen, besteht keine Einigkeit über dessen Inhalt, zumal der zu erfassende Bereich zum Teil durch andere Rechtfertigungsgründe mitabgedeckt ist.¹

Nach einer Meinung soll sich der Selbstschutz der Staaten darauf beschränken, gewaltsame Angriffe gegen einen Staat oder seine Angehörigen, die auf diplomatischem Wege nicht angewandt werden können, durch staatliche Maßnahmen zu verhindern.² Nach dieser Ansicht ist also ein gewaltsamer Angriff Voraussetzung für das Eingreifen des Selbstschutzes. Unter einem gewaltsamen Angriff ist die Entfaltung einer unmittelbaren Zwangswirkung mittels Waffen auf den gegnerischen Staat zu verstehen.³ Selbst bei weitester Auslegung kann das ausgelaufene Öl des Supertankers "Torrey Canyon" nicht als Waffe im oben genannten Sinn angesehen werden.

Nach einer weiteren Meinung soll als Selbstschutz jede Verteidigung gegen nicht militärische Angriffe angesehen werden.⁴ Eine allgemein anerkannte Definition des Begriffs "Angriff" hat sich im Völkerrecht nicht durchgesetzt. Es ist allgemein anerkannt, daß ein zielgerichtetes Handeln vorliegen muß und daß durch dieses zielgerichtete Handeln eine unmittelbare Zwangswirkung auf den betroffenen Staat entfaltet werden muß.⁵

-
- 1) Verdross, S.431
Strupp-Schlochauer-Partsch, Bd. III. S.258
 - 2) Verdross, S.431
 - 3) Berber, Bd. I, S.201
 - 4) Dahm, Bd. II, S.425
Verdross, S.429 ff.
Waldock, RD (81) 1952 II, S.455 (465)
 - 5) vgl. Colombos § 337, S.290
Strupp-Schlochauer-Kopp, Bd. I, S.64
Berber, Bd. II, S.49 ff.

Wie bereits erörtert, lief das Öl der "Torrey Canyon" aufgrund eines Schiffsunfalles aus. Es fehlte daher schon der Mannschaft der "Torrey Canyon" an einem für einen Angriff wesentlichen subjektiven Element der feindlichen Gesinnung,¹ gerichtet gegen den Staat Großbritannien.

(3) Das Institut der Selbsthilfe im engen Sinn

Das Ausnahmerecht der Selbsthilfe ist namentlich im Zusammenhang mit dem "Torrey Canyon"-Fall zitiert worden.²

Durch das Vollstreckungsinstitut der Selbsthilfe soll die gestörte Rechtsordnung wiederhergestellt werden.³ Sie stellt ihrem Wesen nach eine aggressive mittelbare Rechtserzwingung dar und setzt daher ein völkerrechtswidriges Verhalten auf seiten des von der Selbsthilfe betroffenen Staates voraus. Sie wendet sich im Gegensatz zur Selbstverteidigung nicht unmittelbar gegen einen rechtswidrigen militärischen Angriff, sondern gegen jedes völkerrechtswidrige Handeln eines Staates, durch das lebenswichtige Interessen eines anderen Staates betroffen werden.⁴

1) Strupp-Schlochauer-Kopp, Bd.I, S.64

2) Brown, Lessons of the Torrey Canyon in: Current Legal Problems (21) 1968, S.113 (126)

Brown, der eine Berufung im Fall der Torrey Canyon auf Selbsthilfe ablehnt, erwähnt: "Following the Torrey Canyon incident much play was made in the Press with the classic quotation from the Webster Fox Note stating the conditions of the right to take action in self-defence..."

3) Strupp-Schlochauer-Kopp, Bd. I, S.64

Strupp-Schlochauer-Partsch, Bd. III, S.258

4) Bowett, Self-Defence, S.11

"Self-help is like self-defence dependant on a prior illegal act by the state against which it is directed."

Strupp-Schlochauer-Partsch, Bd. III, s.258

Schwarzenberger, s.342,195

Brown, The Legal Regime, S.142

Self-defence is a right against the unlawful acts or omissions of another subject of international law or against the acts of objects of international law when the acts are such as to preclude diplomatic protection or the objects lack any link of nationality with a subject of international law.

Da sich die britische Aktion, nämlich die Bombardierung der "Torrey Canyon" gegen das Flaggenrecht Liberias richtete, muß die britische Regierung als Voraussetzung einer zulässigen Selbsthilfe nachweisen, daß Liberia mit dem Unfall der "Torrey Canyon" eine Völkerrechtsverletzung begangen hat.

Eine Völkerrechtsverletzung hat Liberia dann begangen, wenn den Flaggenstaat eine völkerrechtliche Verantwortung zur Verhinderung des Unfalls traf.

Das Entstehen einer völkerrechtlichen Verantwortung setzt als erstes voraus, daß ein Staat an dem Tankerunfall in einem zurechenbaren Maße beteiligt war.¹

Eine solche Beteiligung erscheint auf den ersten Blick fragwürdig, da die Strandung der "Torrey Canyon" auf menschlichem Versagen allein beruhte.

In dem Report of the Board of Investigation "In the Matter of the Stranding of the Torrey Canyon" by the Republic of Liberia heißt es:²

"Upon all the evidence, including the testimony of the witness, certificates issued by Lloyd's Register of Shipping and other documents, the Board concludes that there was no mechanical failure or defect aboard the Torrey Canyon of any kind, which could have in any way contributed to this casualty. So far as is relevant, the vessel and her equipment were all at times in perfect condition and functioning properly. In the Board's opinion this casualty was caused by human error alone."

1) von Münch, S.149
Böhme, S.41

2) Report of the Board of Investigation "In the matter of the stranding of the Torrey Canyon", S.5

(a) Verantwortlichkeit des Flaggenstaates für das Handeln von Privatpersonen

Allein die Tatsache, daß der Tankerunfall durch das Fehlverhalten von Privatpersonen herbeigeführt wurde, vermag indessen das Problem der Verantwortlichkeit eines Staates, d.h. in diesem Fall der des Flaggenstaates, nicht zu beseitigen.

Es ist allgemein anerkannt, daß ein Staat für Unrechtstatbestände, die von Privatpersonen ausgehen, dann haftet, wenn er durch Unterlassen seiner Aufsichtspflicht gegen völkerrechtliche Bestimmungen verstoßen hat und das schadensstiftende Ereignis nicht verhindert hat.¹

Die Havarie der "Torrey Canyon" wurde durch den italienischen Kapitän Rugiati verursacht, also durch eine Privatperson. Das Verhalten des Kapitäns Rugiati kann aber eine Haftung des Flaggenstaates nur dann auslösen, wenn die Voraussetzungen vorlagen, unter denen Handlungen von Privatpersonen zu einem völkerrechtlichen Vorwurf gegen den Staat führen.²

Das Entstehenmüssen eines Staates für das Verhalten von Privatpersonen auf seinem Territorium ist indessen nur ein Unterfall der völkerrechtlichen Haftung wegen Verletzung völkerrechtlicher Verpflichtungen durch Unterlassen.³

-
- 1) Verdross, S.393
Strupp-Schlochauer-Schüle, S.333,334
Menzel, S.279
Oppenheim-Lauterpacht, Bd. I, § 153a
von Münch, S.224
Anzilotti, S.375
 - 2) Oppenheim-Lauterpacht, Bd. I, § 153a
Verdross, S.374
Dahm, Völkerstrafrecht, S.14,49
 - 3) vgl. Anzilotti, S.382
Seidl-Hohenveldern, RdNr. 1221,1222

Eine völkerrechtliche Haftung wegen Unterlassens ist in der Völkerrechtslehre allgemein anerkannt.¹ Die Haftung wird bereits ausgelöst durch die Nichterfüllung völkerrechtlicher Pflichten.

In diesem Sinne hat der Internationale Gerichtshof im "Corfu-Channel-Case"² entschieden, in dem er wörtlich folgende Feststellungen traf: "In fact nothing was attempted by the Albanian Authorities to prevent the disaster. These grave omissions involve the international responsibility of Albania."³ Vergleicht man den Unfall der "Torrey Canyon" mit dem "Corfu-Channel-Case", dann könnte der Flaggenstaat Liberia allenfalls unter dem Gesichtspunkt haften, wenn er Kontroll- und Aufsichtspflichten, die dem Flaggenstaat nach allgemeinem Völkerrecht obliegen, nicht nachgekommen ist.

(aa) Verantwortlichkeit des Flaggenstaates nach
Art. 5 KHS

Eine solche Kontrollpflicht des Flaggenstaates Liberia könnte sich aus Art. 5 KHS ergeben, wonach der Flaggenstaat verpflichtet ist, über Schiffe unter seiner Flagge seine Hoheitsgewalt und seine Kontrolle in Technischen-, Sozialen- und Verwaltungsangelegenheiten auszuüben.

1) Verdross, S.295
Anzilotti, S.365
Menzel, S.279
von Münch, S.139

Seidl-Hohenveldern, Rdnr. 1221,1222

2) Colombos, S.122

The case arose as a result of the sinking of H.M.S. Soumarez and the damage caused to H.M.S. Volage an October 22, 1946, with the consequent death and injuries to 86 British officers and men by the explosion of a field of anchored automatic mines. The court reached the conclusion that Albania was responsible under international law and bound to pay due compensation to the United Kingdom for having failed to warn the British warships of the existence of this minefield in its waters in the Corfu Strait.

3) Petaccio, S.22
ICJ Report 1949, S.23

In Art. 5 KHS heißt es:

"Each state shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship, in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag."

Als Ergebnis der Untersuchung der Havarie des Tankers wurde festgehalten, daß Kapitän Rugiati eine "unlimited masters's license no. 221127 issued by the Republic of Liberia on July 15, 1963" besaß.¹

Damit besaß der Schiffsführer der "Torrey Canyon" eine international anerkannte Qualifikation, die ihn zur Führung des Supertankers berechnete. Hinsichtlich der Qualifikation des Kapitäns hat der Flaggenstaat Liberia seine Verpflichtungen nicht verletzt. Für ein Handeln der Crew des Tankers braucht der Flaggenstaat nicht einzustehen. Auf die Frage, ob zwischen dem Flaggenstaat Liberia und der "Torrey Canyon" ein genuine link bestanden hat, braucht hier nicht eingegangen zu werden, da jedenfalls - einmal unterstellt, es besteht kein genuine link - dieser Mangel in bezug auf das Fehlverhalten des Kapitäns Rugiati nicht ursächlich gewesen ist.²

1) Du Pontavice, La Pollution des Mers, S.70 ff. "... un faux probleme: la lutte contre les pavillons de complaisance." Soweit bekannt hat kein Küstenstaat einer billigen Flagge die Anerkennung verweigert. Mac Dougal-Burke-Vlasic AJIL (54) 1960, S.25 (115) erwähnen als einzige tatsächliche Maßnahme die erheblich höheren Liegegebühren für Schiffe unter billiger Flagge in sowjetischen Häfen.

(Böhme, JIR (13) 1967, s.299,313

2) Dahm, Bd. I, S.675

Eine Pflichtverletzung Liberias im Hinblick auf Art. 5 KHS ist daher nicht ersichtlich.

(bb) Verantwortlichkeit des Flaggenstaates aus Art. 10 KHS

Art. 10 KHS legt dem Flaggenstaat die Verpflichtung auf, alle Maßnahmen zur Sicherheit auf See sowohl in bezug auf die Mannschaft, als auch in bezug auf das Schiff zu treffen. Der Flaggenstaat Liberia würde also gegen Art. 10 KHS verstoßen, wenn er es zuließe, daß ein Schiff unter seiner Flagge unzureichend bemannt ist, oder aber die Schiffsführung nicht die erforderlichen Qualifikationen aufweist.¹

Der Kapitän selbst bedaß eine ausreichende Qualifikation, und eine Unterbemannung der "Torrey Canyon" ist nicht ersichtlich. Da der Unfall aber allein auf einem Fehlverhalten des Kapitäns beruhte, kommt es hier allein darauf an, ob Liberia als Flaggenstaat gegen Art. 10 KHS dadurch verstoßen hat, daß es die Einsetzung der am Unfall beteiligten Schiffsführung, nämlich die des Kapitäns Rugiati, geduldet hat.

Die Möglichkeit, daß die Schiffsführung Fehler begeht, hat von jeher in der Seeschifffahrt bestanden. Eine der größten Schiffskatastrophen, die auf menschliche Fehleinschätzung einer Gefahrensituation zurückzuführen ist, ist der Untergang der "Titanic". Menschliches Fehlverhalten wird bei den gesteigerten technischen Anforderungen und der Zunahme der Weltschifffahrt auch durch strengste Sicherheitsmaßnahmen und Kontrollen nicht ausschließbar sein.

1) Dahm, Bd. I, S.675
Verdross-Simma, S.544

Es ist daher undenkbar, einen Flaggenstaat für Fehler der Schiffsführung verantwortlich zu machen, zumal sich die Aktionen auf den Schiffen, die sich auf großer Fahrt befinden, weitgehend dieser Kontrolle allein durch die Entfernung entziehen.¹

Da menschliches Fehlverhalten von Art. 10 KHS nicht erfaßt wird und die Schiffsführung ausreichende internationale Standards entsprechende Patente besaß, liegt ein Verstoß Liberias gegen Art. 10 KHS nicht vor.

(b) Verantwortlichkeit des Flaggenstaates aus der Registrierung von Tankern

Eine weitere Haftungsmöglichkeit des Flaggenstaates könnte sich aus der Registrierung von Riesentankern ergeben.

Durch die Verwendung von Riesentankern wird das Betriebsrisiko dieser "Giganten" erhöht, da die Tanker wegen ihrer riesigen Ausmaße stark beeinträchtigt sind und sie keiner ihrer Größe entsprechenden strengen Überprüfung unterliegen, wenn diese Schiffe unter "billiger Flagge" laufen.²

1) vgl. The Christos Bitas incident, Success out of disaster, published by: British Petrol, Environmental Control Centre, The British Petroleum Company Limited, Britannic House, Moore Lane, London, E.C.2

2) Rousseau "Affaires du Torrey Canyon" in RG DIP (71), 1967, S.1092 (1093)
Er stellt fest: En l'espece la faiblesse des effectifs et le caractere douteux de leurs capacites techniques ont multiplie les risques au maximum.

Die hier dargestellte Gefahr gilt aber nicht nur für Mammuttanker, die unter "billiger Flagge" laufen, sondern diese Gefahr beinhalten alle großen Tanker, ganz gleich, in welchem Staat sie registriert sind. Ein ganz simples Beispiel für eine solche von Tankern ausgehende Gefahr ist, daß diese "Riesen" keine größeren Positionslichter führen als kleine Frachter. Bei Nacht ist ein Supertanker von einem Frachter oder einem Fährschiff kaum zu unterscheiden.

Dagegen läßt sich einwenden, daß dem erhöhten Risiko durch geeignete Maßnahmen von Staats wegen begegnet werden kann, wie etwa durch gesetzliche Bestimmungen über die Einhaltung bestimmter Konstruktionsvorschriften über die Verwendung besonderer Navigationshilfen an Bord von Riesentankern, deren Erlaß und Durchsetzung jedoch von Staaten mit "billiger Flagge" am wenigsten zu erwarten sind.

Auch muß als Bestätigung für die These von einer relativ größeren Gefährlichkeit von Mammuttankern, wenn sie unter "billiger Flagge" fahren, die Tatsache erscheinen, daß schon eine flüchtige Betrachtung von Meldungen über Schiffsunfälle, namentlich solcher von Großtankern, eine auffallend hohe Beteiligung von Einheiten unter "billiger Flagge" erkennen läßt.¹

1) Osieke in: American Journal of International Law
Vol. 73, 1979, S. 604-625 (621, 622)
RGDIP (72), 1968, S. 1072
Hansa (105), 1968, S. 2090, 2041
Böhme, S. 47
vgl. Jungblut, Die riskierte Katastrophe, Anhang:
Tankerunfälle seit der Torrey Canyon, S. 232-240

Die Welttankerflotte, geordnet nach der Zugehörigkeit der Schiffe zu ihren Flaggenstaaten, wird nach den folgenden 2 Tabellen aus dem Jahre 1979 und 1981 von dem Staat Liberia als größtem Registrierland angeführt.¹

WELTTANKERFLOTTE NACH FLAGGEN ANFANG 1981 (Registrierungsländer)		
	in 1000 dwt	
1. Liberia	112.737	30,3%
2. Japan	35.865	9,6%
3. Großbritannien	29.903	8,0%
4. Griechenland	29.401	7,8%
5. Norwegen	28.314	7,8%
6. USA	16.019	4,3%
7. Frankreich	15.601	4,2%
8. Panama	13.359	3,6%
9. Italien	11.633	3,0%
10. Spanien	9.565	2,6%
11. UdSSR	7.997	1,9%
12. Bundesrepublik	5.223	1,4%
übrige	58.336	15,6%
	372.453	100,0%

PRINCIPAL TANKER FLEETS BY TONNAGE, 1979

	Order of Rank	Deadweight tons (DMT)	Percentage of Total World Tanker Fleet
Liberia	1	114,265	31.0
Japan	2	34,968	9.5
United Kingdom	3	33,128	9.0
Norway	4	30,082	8.2
Greece	5	21,414	5.8
France	6	15,801	4.3
United States	7	14,284	3.9
Italy	8	12,581	3.4
Panama	9	11,744	3.2
Spain	10	10,022	2.7
Total		298,289	81.0
All (64) other fleets		70,084	19.0
World Total		368,373	100.0

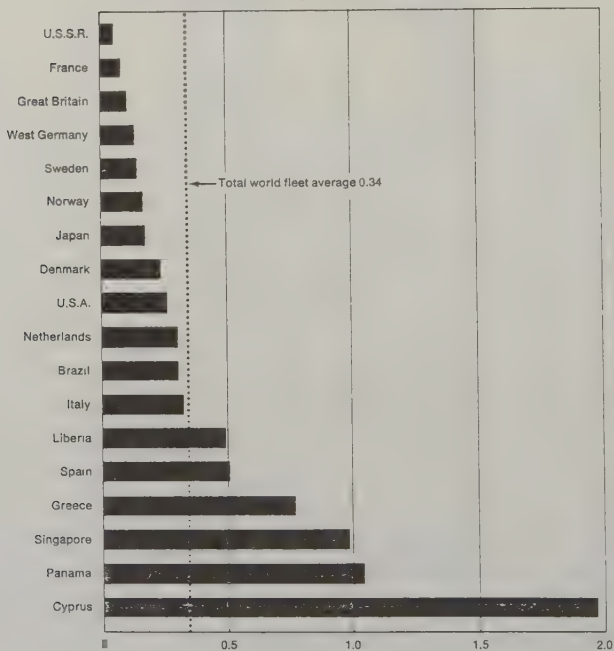
Tanker registries: three basic kinds

Like all other ships, tankers must fly the flag of the country where they are registered and obey the maritime laws of that nation. Currently, more than 70 nations have tankers in their registries. But the bulk of international ocean-going tanker tonnage - 81 percent in deadweight tons - is concentrated under only 10 flags, those of Liberia, Japan, the United Kingdom, Norway, Greece, France, the U.S., Italy, Panama and Spain (see table). Further, one country, Liberia, accounts for about a third of total world tanker tonnage. Compared to the 10 leading registries, the other national fleets are not nearly as consequential in terms of international trade.

1) Exxon-Background Series, Tankers and the Flag they Fly, S.7

Aus der folgenden Skizze ist deutlich zu entnehmen, daß unter all den seefahrenden Nationen die Länder der "Billig- oder Schattenflaggen" die höchste Unfallrate aufweisen.¹

AVERAGE LOSS RATES OF PRINCIPAL FLEETS
FOR ALL TYPES OF SHIPS, 1967-1976



Average loss rates for a 10-year period for ships of all types clearly indicate that the cross-trading and traditional maritime nations have had superior records in contrast to those flying flags of convenience. Comparison of nations whose ships were more prone to loss seems to in-

dicate, however, that Liberia has been succeeding in improving its record through stringent enforcement and has brought its rate closer to the world average.

Sources: Lloyd's Register of Shipping, U.K. Department of Trade

1) EXXON-Background-Series, Tankers and the Flags they Fly, S.21

Es wird aber durch die Tabelle auch aufgezeigt, daß es Liberia durch Einführung strenger Sicherheitsmaßnahmen in den letzten Jahren gelungen ist, die Unfallrate für Schiffe unter seiner Flagge zu senken.¹ Leider sind die anderen Länder der Billigflaggen diesem Beispiel Liberias nicht gefolgt.

Selbst wenn man den kritischen Stimmen Recht geben will, die von einer erhöhten Unfallrate dieser Flotten unter "Schattenflagge" sprechen, so läßt sich im Fall der "Torrey Canyon" nicht nachweisen, daß der Tanker wegen seiner Größe havarierte oder gar deswegen, weil der Flaggenstaat es versäumt hätte, das mit dem Betrieb eines Riesentankers verbundene Risiko durch besondere Maßnahmen zu kompensieren. Als Unfallursache ist vielmehr menschliches Versagen allein ausschlaggebend gewesen.

Zusammenfassend kann somit festgehalten werden:

Dem Flaggenstaat Liberia kann aufgrund des Unfalls der "Torrey Canyon" keine Völkerrechtsverletzung nachgewiesen werden.

1) EXXON-Background-Series, Tankers and the Flags they Fly, S.37
Concerned about the minority of substandard tankers in its registry which cast a shadow over the large majority of well-built, well-run vessels flying the same flag, Liberia, has taken a number of steps to control and upgrade its fleet. The most significant move was in 1971 when Liberia acted to establish a ship inspection program under the Liberian Bureau of Maritime Affairs. The Program was born in the wake of a collision between two Liberian-flag tankers, the Pacific Glory and the Allegro, in the English Channel in the late 1970. Liberia has also tightened controls on licenses for ship's officers. Most initial Liberian licenses are issued on the basis of reciprocity with another country. As a result of their efforts over the past 7 years, Liberian maritime authorities can detect fraudulent licenses much more readily than in the past.

Damit kann Liberia nicht für die Folgen des Unfalls zur Verantwortung herangezogen werden. Mangels einer völkerrechtswidrigen Handlung Liberias kann Großbritannien seine Maßnahmen gegen das havarierte Schiff nicht auf das Rechtsinstitut der Selbsthilfe stützen.

cc) Das Institut des Notstandes

Die Beurteilung des britischen Vorgehens als einen Fall des Notstandes

Im Gegensatz zur Selbsthilfe kommt es beim Rechtsinstitut des Notstandes nicht auf das Vorliegen eines völkerrechtswidrigen Aktes auf seiten des betroffenen Staates an.¹

Unter bestimmten Voraussetzungen wird ein Staat, der sich ohne eigenes dazutun in einer Notlage befindet, als berechtigt angesehen, im Wege des Selbsthandelns die von ihm nicht hervorgerufene Gefahr für seine Existenz und andere lebenswichtigen Interessen abzuwenden, in dem er in die Rechtssphäre eines fremden unbeteiligten Staates eingreift.²

(1) Anerkennung der Rechtfertigung "Notstand" im Völkerrecht

Zwar ist es im Rahmen des Völkerrechts im gewissen Maß umstritten, ob überhaupt die Berufung auf ein Notstandsrecht zulässig ist.

-
- 1) Strupp-Schlochauer-Partsch III, S.258
Brown, The Lessons of the Torrey Canyon in:
Current Legal Problems, (21), 1968, S.127
 - 2) Anzilotti, S.400,401
Cheng, S.74

Nach ganz überwiegender Ansicht im Völkerrecht wird es aber als Rechtfertigungsgrund anerkannt.¹

Dabei soll das Recht zur Berufung auf den Notstand als allgemeiner Rechtsgrundsatz des Völkerrechts anzusehen sein, weil ein Notstandsrecht in nahezu allen Rechtskreisen des innerstaatlichen Rechts verankert ist.²

Ein seerechtliches Beispiel, bei dem der Rechtsgedanke des Notstandes erörtert wurde, ist der Fall des Frachters "Neptun".³

Ein englisches Kriesschiff beschlagnahmte 1795 während einer in England herrschenden Hungersnot auf Hoher See die Ladung des amerikanischen Schiffes "Neptun", brachte den Frachter in einen englischen Hafen und verkaufte die gesamte Fracht an Nahrungsmitteln. Großbritannien begründete seine Maßnahme unter anderem mit der extremen Notlage, in der es sich befand.

-
- 1) Berber, Bd. I, S.204
Strupp-Schlochauer-Partsch III.S.258
Brown, The Lessons of the Torrey Canyon in:
Current Legal Problems, (21), 1968, S.127
"...Self-defence is a right."
Ross, S.235
Schwarzenberger, ILA-Report, New York 1958, S.550,
569
Kuhn, S.65-77
- 2) Verdross, S.431
Dahm, Bd. II, S.442
- 3) Lapradelle-Politis, Bd.I, S.137 ff.
Moore, International Adjudications, (Modern Series)
IV, S.6
Verdross-Simmam S.627

Diese Argumentation wurde aber von dem angerufenen Schiedsgericht wegen der Umstände des Einzelfalls verworfen, da die Hungersnot erst drohte und die Beschlagnahme des Schiffes nicht "ulterum subidum" war. Die Kriterien von "extreme urgence et besoin absolu" waren nicht erfüllt.¹

Ein weiterer bemerkenswerter Schiffsunfall, der die Staaten veranlaßte, sich auf das Institut des Notstandes zu berufen, war der "Caroline"-Fall.²

Dem "Caroline"-Fall kommt deshalb besondere Bedeutung zu, da im Verhandlungsverlauf der betroffenen Staaten - wenn auch in engen Grenzen - ein Notstandsrecht als völkerrechtlicher Rechtfertigungsgrund anerkannt wurde.³

-
- 1) Vgl. Lapradelle-Pilitis, Bd. I, S.138,148,156,177
Brown, The Lessons of the Torrey Canyon in:
Current Legal Problems (21), 1968, S.128,129
"In rejecting this plea, the Commission made it
clear that the necessity must be absolute in the
sense that the very existence of the State is
at peril."
 - 2) Jennings, The Caroline and McLeod Cases in:
AJIL (21), 1938, S.82 ff.
Strupp-Schlochauer-Götz, Bd. I, S.412
Seidl-Hohenveldern Rdnr. 1228, S.324,325
Verdross-Simme, S.628
Der amerikanische Nachschubfrachter Caroline
war am 29. Dezember 1837 von britischen Truppen
auf amerikanischen Gebiet geentert und in Brand
gesteckt worden. Es war die Zeit des kanadischen
Aufstandes. Zwei amerikanische Staatsangehörige
kamen bei diesem Zwischenfall ums Leben.
Großbritannien hielt die begangene Gebietsver-
letzung aufgrund des Rechtsinstitutes des Not-
standes für gerechtfertigt. Die amerikanische
Regierung erkannte während der Verhandlungen eine
Berufung Großbritanniens auf den Notstand an.
 - 3) Moore, Bd. II, S.409,410,411
Kuhn, S.65

In einem Schreiben des amerikanischen Staatssekretärs Webster vom 06.08.1842 teilt dieser Lord Ashburton mit: "Undoubtedly it is just, while it is admitted that exceptions growing out of the great law of self-defence do exist those exceptions should be confined to cases in which the necessity of that self-defence is instant, overwhelming, and deliberation.. Understanding these principles alike, the difference between the two governments is only whether the facts in the case of the Caroline make out a case of such necessity for the purpose of self-defence."

(2) Definition des Begriffes "Notstand"

Nach dem oben festgestellten läßt sich das Rechtsinstitut Notstand wie folgt definieren:

Ein Staat handelt im Notstand, wenn er von einer schweren oder doch unmittelbar bevorstehenden und von ihm nicht verschuldeten Gefahr für seine Existenz oder für lebenswichtige Interessen seiner Bevölkerung bedroht ist, die sich nur auf dem Wege über eine völkerrechtswidrigen Eingriff in die Rechte anderer, womöglich unbeteiligter Staaten, abwenden läßt.¹

Eine Berufung auf den Notstand soll also überhaupt nur dann zulässig sein, wenn eine konkrete Gefahr oder Notlage für den betroffenen Staat vorliegt. Außerdem muß die Berufung auf den Notstand den Voraussetzungen der Notwendigkeit und der Verhältnismäßigkeit entsprechen und es muß eine erforderliche Interessen- und Güterabwägung stattgefunden haben.²

1) Strupp-Schlochauer-Partsch III, S.258

2) Dahm, Bd. II, S. 444
Schultheiß, S.56,59
Berber, Bd. I, S.201
Bowett, S.10

(3) Voraussetzungen des Notstandes

Wenn man das Handeln der britischen Regierung als Nothandeln rechtfertigen will, dann müßten im Fall der "Torrey Canyon" die Voraussetzungen des Notstandes vorgelegen haben.

Voraussetzung für den Notstand ist das Vorliegen einer dringenden unmittelbaren Gefahr, die auf andere Weise als durch den Eingriff in fremde Rechte und Interessen nicht abgewandt werden kann.¹

Um diese Voraussetzungen zu erfüllen, müßte das ausgelaufene Öl aus dem Wrack zu einer unmittelbaren Gefahr für die Existenz Großbritanniens oder seiner lebenswichtigen Interessen geführt haben.

(a) unmittelbare Gefahr für die Existenz und die lebenswichtigen Interessen eines Staates

Durch das ausgelaufene Rohöl drohten sowohl erhebliche materielle Verluste für den Staat und seine Bewohner, als auch schwere Umweltschäden.

Fraglich ist aber, ob diese Schäden an der Natur als ausreichend anzusehen sind, um eine unmittelbare Gefahr für die Existenz des Staates Großbritannien oder seiner lebenswichtigen Interessen zu begründen.

Nach einer Auffassung in der Literatur soll der Notstand nur dann vorliegen, wenn die Existenz des Staates selbst auf dem Spiel steht. Zur Begründung wird angeführt, daß nur so eine Ausuferung des Rechtsinstitutes als Schutzrecht verhindert werden kann.²

1) Verdross, S.431
Dahm, Bd. II, S.443
Oppenheim-Lauterpacht, Bd. I, § 130
2) Bowett, S.10
Cheng, S.74

Würde man dieser Ansicht folgen, so würde das Selbstschutzrecht der Staaten erheblich eingeschränkt, da die Existenz eines Staates nur sehr selten bedroht wird. Der Notstand würde nach dieser Auffassung fast nie zur Anwendung kommen. Jeder Staat würde rechtswidrig handeln, der sich bemüht, bedeutungsvolle Gefahren, die zwar nicht existenzbedrohend, für den Staat aber von eminenter Wichtigkeit sind, durch geringfügige Eingriffe in die Rechte anderer Staaten zu beseitigen.¹

Da zusätzlich zur Beseitigung der Gefahr militärische Gewaltanwendung ausscheidet, sind einem Mißbrauch des Institutes "Notstand" bereits enge Grenzen gesetzt.² Es erscheint also angemessen, beim Vorliegen eines Notstandes nicht nur auf eine existenzielle Gefahr für den Staat abzustellen, sondern auch Gefahren für lebenswichtige Interessen des Staates zu berücksichtigen.³

(aa) Ölpest als nur finanzielles Problem des Staates

Großbritannien kann sich also nur dann auf das Institut des Notstandes berufen, wenn der Staat nachweisen kann, daß durch die Ölpest lebenswichtige

- 1) Brown, The Lessons of the Torrey Canyon in: Current Legal Problems (21), 1968, S.129
Schultheiß, S.56
- 2) Dahm, Bd. II, S.444
Menzel-Ipsen, S.448,449
Schultheiß, S.56,57
- 3) Dahm, Bd. II, S.444
Brown, The Lessons of the Torrey Canyon in: Current Legal Problems (21), 1968, S.142
Schultheiß, S.56,57
Verdross, S.413
Greig, S.885,884

Interessen sowohl des Staates als auch seiner Bürger bedroht sind.¹

Folge einer Ölpest ist die endgültige Vernichtung der maritimen Pflanzen- und Tierwelt und eine Ver-
seuchung der Strände. Zwangsläufig führt dies zu erheblichen materiellen Einbußen bei der Bevölkerung der Küstengebiete. Durch eine drohende Verschmutzung ist insbesondere die Existenzgrundlage der Küstenbewohner betroffen und gefährdet, die entweder auf den Fischfang oder den Tourismus angewiesen sind. Eine Ölpest bedroht beide Erwerbsquellen.

Diese rein materiellen Verluste und Aspekte nehmen jedoch kein existenzbedrohendes Ausmaß an und rechtfertigen aus diesem Grunde nicht die Berufung auf den Notstand.

Brown² dagegen vertritt die entgegengesetzte Auffassung und tritt für die Rechtfertigung des britischen Vorgehens als Handeln im Notstand ein. Brown meint, es sei eine Interessenabwägung unumgänglich, und zwar müßten die Interessen des Küstenstaates, sein Staatsgebiet vor den Folgen einer Ölverschmutzung zu schützen, und die Interessen des Flaggenstaates gegeneinander abgewogen werden.

1) Jennings, The Caroline and McLeod Case in:
AJIL 32 (1932), S.82 ff.

Eine Berufung auf den Notstand ist nur zulässig, um eine plötzliche und überwältigende (instant and overwhelming) Gefahr zu beseitigen, die keine andere Wahl zuläßt, wobei sich der Eingriff streng an die Grenzen des Notwendigen halten muß (leaving no choice of means and no moment of deliberation..., limited by that necessity and kept clearly within.)

2) Brown, The Lessons of the Torrey Canyon in:
Current Legal Problems, (21), 1968, S.113,119
vgl. La Pradelle/Politis, S.159,177

Brown gibt hierbei den Interessen des Küstenstaates Vorrang.

"Indeed, the difficulty for the future may well be that subsequent cases will not present such a clear contrast between the minimal interest of the foreign state of registry in the freedom of the high seas and the considerable interest of the coastal state in the integrity of its shores."¹

Weiterhin diskutiert Brown die Frage des "degree of necessity",² der gegeben sein müßte, um einen Eingriff des Küstenstaates gegen einen Tanker fremder Flagge, der droht seine Gewässer zu verschmutzen, zu rechtfertigen. Diese Frage beantwortete Brown unter Berufung auf Cheng,³ indem er auf das Wertverhältnis der sich gegenüberstehenden Werte abstellt.

Zugestimmt werden könnte diesem Ergebnis aber nur dann, wenn eine derartig weitreichende Anwendung des Güterabwägungsprinzips zulässig ist.

-
- 1) Brown, The Lessons of the Torrey Canyon in: Current Legal Problems, (21), 1968, S.130
 - 2) Brown, a.a.O., S.129
The question then becomes how to determine the degree of necessity which must be shown to excuse the interference with foreign ships on high seas threatening substantial coastal damage by oil pollution.
 - 3) Brown, a.a.O., S.129
Professor Cheng pointed a useful test when he suggested that "the law of necessity is a means of preserving social values" and that "it is the great disparity in the importance of the interests actually in conflict accorded to these interests, so that socially important interest shall not perish for the sake of respect for an objectively minor right." And he puts it, "a comparison of the conflicting interests appears to be indispensable" in every case.

Eine solche Einführung eines Güterabwägungsprinzips hätte zur Folge, daß durch eine solche Abwägung, die ja nur subjektiv durch den handelnden Staat erfolgen kann, eine Absenkung der Wertschwelle stattfindet und das Notstandsrecht zu einem Allheilmittel für lediglich interessenbezogene Völkerrechtsverletzungen wird.

Die oben dargestellte Meinung läßt auch unberücksichtigt, daß das Notstandsrecht nur eine Ausnahmeregel darstellt, auf die nur ausnahmsweise bei schwersten zu erwartenden Schäden zurückgegriffen werden darf. Ginge das Notstandsrecht als Ausnahmerecht verloren, so droht die Gefahr eines schweren Schadens für den Bestand der Völkerrechtsordnung und der Rechtssicherheit.

Dies hätte eine Ausuferung des Notstandsrechtes zur Folge.

(bb) Bombardierung als letztes Mittel zum Schutz lebenswichtiger Güter

Fraglich scheint auch, ob die britische Regierung alle erforderlichen Mittel ausgeschöpft hat, um eine friedliche Beilegung der Angelegenheit zu erreichen. Innerhalb der 10 Tage zwischen der Strandung der "Torrey Canyon" und dem Auseinanderbrechen des Schiffes hätte es der britischen Regierung möglich sein müssen, durch Verhandlungen mit Liberia, das Einverständnis des Flaggenstaates zur Versenkung der "Torrey Canyon" zu erhalten.¹

1) Britisches Weißbuch Cmd. 3246, S.3 "Neither legal nor financial considerations inhibited Government action at any state. vgl. auch: Unterhaltsdebatte vom 04.04.1967. Premierminister Wilson äußerte lediglich: "At no time, if we had decided that action contrary to normal international law and practice were required, were we inhibited from doing so."

Diese aufgezeigte Möglichkeit hatte Großbritannien nicht wahrgenommen. Die Bombardierung des Tankers stellte daher nicht das absolut letzte und einzige Mittel dar, das der britischen Regierung zum Handeln übrig blieb. Vor der Versenkung der "Torrey Canyon" wäre eine Konsultation zwischen den zwei Staaten durchaus möglich und auch sinnvoll gewesen. Solange ein Küstenstaat die Möglichkeit einer Konsultation des Flaggenstaates nicht ausgeschöpft hat, wird man dem Küstenstaat vorwerfen können, seine Möglichkeiten zur schnellen Beseitigung der drohenden Gefahr nicht ausgeschöpft zu haben. Man wird dem Küstenstaat für einen solchen Fall eine Berufung auf das Institut des Notstandes nicht zubilligen können.

(b) Zusammenfassung:

Eine völkerrechtliche Norm, die den Küstenstaat ermächtigen könnte, unmittelbare Zwangsmaßnahmen gegen havarierte Tanker auch außerhalb seiner Territorialgewässer vorzunehmen, um sich gegen die Gefahr einer Ölpest frühzeitig zu wehren, gibt es weder im internationalen öffentlichen Seerecht, noch im allgemeinen Völkerrecht.

Lediglich in Ausnahmefällen erlaubt das allgemeine Völkerrecht die an sich völkerrechtswidrige Verletzung fremder Staatsinteressen und Rechte zu Zwecken der eigenen staatlichen Selbsterhaltung.

Unter den Sammelbegriff der Selbsterhaltung oder der Selbsthilfe im weiten Sinne fallen die Rechtsinstitute der Selbstverteidigung, des Selbstschutzes, der Selbsthilfe im engen Sinn und des Notstandes.

Sowohl die Selbstverteidigung und der Selbstschutz scheiden von vornherein mangels eines bewaffneten Angriffes des Flaggenstaates gegen den betroffenen Küstenstaat als Rechtfertigungsgründe aus. Die Selbsthilfe kann keine Anwendung finden, da Liberia keinen rechtswidrigen Akt gegenüber Großbritannien unternommen hat, da der Flaggenstaat Liberia für die Strandung der "Torrey Canyon" nicht verantwortlich gemacht werden kann.

Eine Berufung Großbritanniens auf den Notstand scheidet aus, da an dieses Ausnahmerecht hohe Anforderungen zu stellen sind. Es muß eine unmittelbare Gefahr für die Existenz oder die lebenswichtigen Interessen von Großbritannien gegeben sein, und die Handlung Großbritanniens zur Gefahrenabwehr muß das letzte und einzige Mittel darstellen. Da aber im Falle einer Ölpest fast ausschließlich materielle Interessen verletzt sind, scheidet eine Berufung auf den Notstand aus. Im Falle der "Torrey Canyon" kommt noch hinzu, daß die Bombardierung des Tankers nicht das letzte und einzigste Mittel darstellte, da Großbritannien von Anfang an auf Konsultationen mit dem Flaggenstaat verzichtet hat. Die Versenkung des Schiffes konnte nicht mehr als ultima ratio angesehen werden.

4. Kapitel: Die rechtlichen Auswirkungen der
"Torrey Canyon-Katastrophe" auf den
maritimen Umweltschutz

I. Internationale Übereinkommen zur Abwehr
drohender Ölkatastrophen als Folge des
"Torrey Canyon-Unglücks"

Die Havarie des Großtankers "Torrey Canyon" zeigte der Welt erstmalig, welche Gefahren von Supertankern im Falle einer Leckage für den betroffenen Küstenstaat ausgehen können.¹

Nach der Bombardierung der "Torrey Canyon" wurde, wie schon nach der Zwangsbergung der "Anne Mildred Brovig" in der Öffentlichkeit die Frage diskutiert, ob die ergriffenen staatlichen Maßnahmen das geeignete Mittel zur Bekämpfung einer drohenden Ölpest waren. Obwohl die öffentliche Meinung dem staatlichen Handeln in diesen Fällen grundsätzlich positiv gegenüberstand, war keinesfalls das rechtliche Problem gelöst, ob es völkerrechtlich zulässig ist, gegen Schiffe unter fremder Flagge, die sich zusätzlich noch außerhalb der Hoheitsgewässer befinden, Zwangsmaßnahmen zu ergreifen.

1. Beauftragung der IMCO zur Erstellung einer
Konvention zum Schutze der Küsten vor Öl-
verschmutzung

Um die oben genannten Fragen international zu beantworten und um eine verbindliche Regelung herbeizuführen, ersuchte die britische Regierung

1) Sohnke in: Hansa (104), 1967, S.1704
Royal Commission on Environmental Pollution, S.173
The Torrey Canyon disaster of 1967 drew attention to the need to clarify the rights of a coastal state under customary international law to take action to protect its coastline against oil pollution threatened by a shipping casualty.

die IMCO als zuständiges Gremium für die internationale Schiffssicherheit sich mit den Problemen, die durch die "Torrey Canyon-Katastrophe" erkannt worden waren, zu befassen.¹

a) Gründung und Aufgabenbereich der IMCO

Der entscheidende Anstoß, internationale Schiffs-sicherheitsvorschriften festzulegen, war der Untergang der "Titanic" am 14. April 1912 nach einer Kollision mit einem Eisberg auf ihrer ersten Reise. 1.600 Menschen kamen durch den Zusammenstoß und den anschließenden Untergang des Luxusliners ums Leben. Auf der von der britischen Regierung einberufenen Konferenz von 1914 war daher das Hauptthema die Erörterung und Festlegung von Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe, insbesondere die Sicherung gegen das Sinken havariierter Schiffe und Vorschriften über die Zahl von Rettungsschiffen, den Funkverkehr etc.²

Die Entwicklung internationaler Vorschriften für die Seeschifffahrt hatte zwar Fortschritte gemacht, doch die Entrichtung einer internationalen Organisation, die sich ausschließlich mit diesen Aufgaben beschäftigt, war durch die zwei Weltkriege verzögert worden. 1948 berief die neu gegründete Organisation der Vereinten Nationen (UNO) eine Konferenz³ ein, auf der ein Übereinkommen zur Gründung der IMCO angenommen wurde.

1) Hakapää, S.265

2) Scheffer, S.2

Older generations may remember the disaster of the passenger steamer "Titanic" on her maiden voyage in 1912, when the ship stuck on an iceberg below sea level and more than 1.600 passengers were drowned. A year later an international Conference, held in London, concluded a convention on the safety of life at sea.

3) vgl. zur Gründung der IMCO. Johnson, IMCO-The first four years in: ICLQ, 1963, S.31
Pawda, The Curriculum of IMCO in: International Organisation, Bd. 14, S.524

Das Übereinkommen trat 1958 in Kraft. Die erste Vollversammlung der IMCO wurde im Januar 1959 in London im Church House abgehalten.¹

Hauptaufgabe der IMCO war es, die Zusammenarbeit zwischen den Regierungen im technischen Bereich der internationalen Schifffahrt herzustellen, um einen möglichst hohen Standard auf dem Gebiet der Schiffsicherheit und Navigation zu erreichen.²

In den zehn Jahren zwischen der Annahme und dem Inkrafttreten des IMCO-Übereinkommens erhielt neben der Schiffsicherheit die Verhütung der Verschmutzung der See eine besondere Bedeutung.³

1) Hüpfner, S.240

2) Abkommen vom 06.03.1948, BGBl., 1965 II, S.321
Die Aufgaben wurden im IMCO-Gründungsabkommen wie folgt festgelegt:

Nach Art. 1 a der IMCO-Konvention soll die Schaffung eines Systems zur Zusammenarbeit der Staaten in technischen Fragen der internationalen Handelsschifffahrt, die der staatlichen Gesetzgebung unterliegen, im Vordergrund stehen. Verschmutzung der Meere ist noch nicht aufgeführt. Nach Art. 1, b und c fallen auch handelspolitische Fragen in den Zuständigkeitsbereich der IMCO.

3) Parry, The Intergovernmental Maritime Consultative Organisation in: BYIL (25), 1948, S.320,339
Action Against Oil Pollution, S.3
The Intergovernmental Maritime Consultative Organisation is the specialized agency of the United Nations responsible for facilitating co-operation among countries in the field of shipping safety and the prevention and control of marine pollution from ships and other craft. With almost 120 members IMCO considers and prepares international standards and regulations for safety of shipping and environmental protection in the form of treaties or other international instruments. It considers and undertakes measures for the implementation of these standards and regulations on a global scale. It also encourages and assists in the establishment and operation of global, regional, sub-regional or national arrangement for dealing with pollution incidents and pollution damage, including regimes and procedures for liability and compensation. IMCO works in close association with the shipping and oil industry and in co-operation with other organisations of the United Nations family.

Im Jahre 1954 wurde das internationale Ubereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl abgeschlossen, über das der Verfasser bereits im 3. Kapitel berichtet hat.

Weitere Initiativen zur Reinerhaltung der Meere unternahm die IMCO im Anschluß an die "Torrey Canyon-Katastrophe". Der Rat der IMCO setzte ein Legal Committee ein, das zunächst das 18 Punkte umfassende "emergency programme" in seinen rechtlichen Auswirkungen untersuchen sollte.¹ Dieser Ausschuß steht allen Mitgliedsstaaten offen. Nach Thomas Mensah, dem Leiter der Rechtsabteilung bei IMCO, ist die Hauptaufgabe des legal committee: "... to devise the legal framework in which the procedures and measures deemed necessary or desirable may be enjoined, where appropriate, on States; it also formulates internationally uniform principles and procedures to ensure that, to the greatest extent possible, the same procedures and measures are used to deal with the same problems, irrespective of the State involved or the parties concerned."²

Am 02. November 1971 setzte sich die IMCO auf einer ihrer Vollversammlungen ein umfassendes Ziel: "The International Conference on Marine Pollution shall have its main objectives in the achievement by 1975 if possible, but certainly by the end of the decade of the elimination of the wilful and international pollution of the seas by oil and noxious substances other than oil, and the minimisation of accidental spills."³

1) Juda, ICLQ 1977, S.564

2) Mensch, The IMCO Experience, S.246

3) IMCO/Doc.A/237 (VII)

Die Erreichung dieses hochgesteckten Ziels muß angesichts des "Amco Cariz-Unglücks" bezweifelt werden.

Osieke, American Journal of International Law, 1977, S.622
The "Torrey Canyon" affair revealed certain shortcomings in public international law regarding activities on the high seas that threaten the interests of states. In particular, it was asked to what extent a coastal state could take measures to protect its coastline when a casualty on the high seas threatened it with oil pollution, especially if the measures involved were likely to affect the interests of foreign shipowners, cargo owners, and even flag states.

Main areas of activity

THE

IMCO

Function	What is involved	Who is involved
Pollution Prevention	☐ Identification of causes of accidents ☐ Design and equipment of oil tanker and offshore rigs/installations ☐ Development of techniques to prevent operational pollution ☐ Training of personnel	Governmental ☐ IMCO ☐ UNEP ☐ Individual Governments Industry ☐ IADC ☐ INTERTANKO ☐ ICS ☐ PIECA ☐ OCIMF ☐ E & P Forum ☐ Individual Companies
Contingency Planning	☐ Evaluation of risk of spill ☐ Decision on priorities for protection ☐ Development of response capability ☐ Establishment of structure for immediate action	Governmental ☐ IMCO ☐ UNEP ☐ Individual Governments Industry ☐ PIECA ☐ IOIF ☐ OCIMF ☐ E & P Forum ☐ Regional Industry Co-operatives ☐ Individual Companies
Response to Spills	☐ Stopping pollution at source ☐ Implementation of contingency plan ☐ Clean-up ☐ Disposal of oil and debris	Governmental ☐ Individual Governments ☐ Local Governments Industry ☐ IOIF ☐ E & P Forum ☐ Regional Industry Co-operatives ☐ Individual Companies ☐ Contractors
Compensation	☐ Compensation for clean-up costs and pollution damage	Governmental ☐ IMCO ☐ IOC Fund ☐ Individual Governments Industry ☐ IOIF (IOVACOP) ☐ OCOP ☐ CRVIA ☐ E & P Forum

Die IMCO arbeitet mit anderen internationalen Organisationen auf dem Gebiet der Schifffahrt zusammen; sie soll auch die Arbeit mit den anderen Spezialorganisationen der UNO koordinieren. Aufgabe dieser Organisation ist es auch, internationale Konferenzen auf dem Gebiet der Schifffahrt abzuhalten und die Texte internationaler Übereinkommen oder Verträge zu entwerfen. Die IMCO gehört zu den kleinsten Sonderorganisationen der Vereinten Nationen.¹

b) Die wichtigsten Gremien der IMCO

Die wichtigsten Gremien der IMCO sind die Assembly², der Council³ und das Maritime Safety Committee⁴, ferner gibt es vier weitere Ausschüsse: das Legal Committee und das Facilitation Committee, beide wurden 1967 vom Rat gegründet und den Ausschuß Maritime Environmental Protection Committee, 1972 von der Vollversammlung gegründet.⁵

Der Assembly gehören alle Mitgliedsstaaten an, dort werden Grundsatzentscheidungen getroffen. Sie tritt alle 2 Jahre zusammen.

Der Council tritt zweimal im Jahr zusammen; er besteht aus 24 Mitgliedern.

Das Maritime Safety Committee besteht aus gewählten Mitgliedern, es ist aber wie die anderen Ausschüsse auch für alle Mitgliedsländer offen.⁶

1) Hüfner, S.241

Seit dem 22.05.1982 nennt sich die IMCO nun IMO
(International Maritime Organisation)
Royal Commission on Environmental Pollution, S.139
Action Against Oil Pollution, S.3

2) Art. 13-16, IMCO-Konv.

3) Art. 17-27, IMCO-Konv.

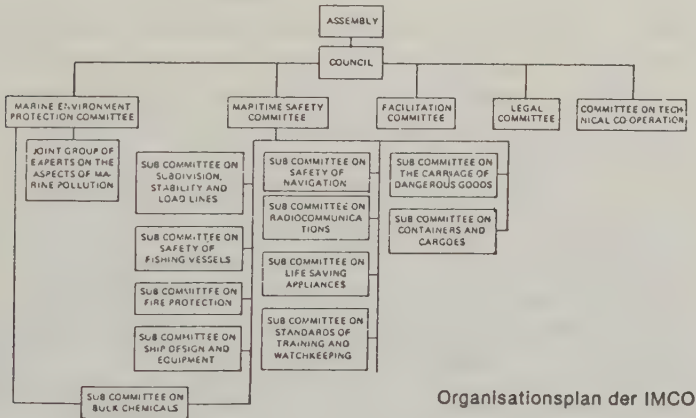
4) Art. 28-32, IMCO-Konv.

5) Ehlers, S.707

6) Royal Commission on Environmental Pollution,
S.140-142

Hüfner S.240

Die folgende Skizze soll noch einmal den Organisationsplan der IMCO verdeutlichen.¹



Organisationsplan der IMCO

Neben der IMCO sei der Vollständigkeit halber noch eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen genannt, die ebenfalls den Auftrag der Verhinderung der Verschmutzung der Meere zum Gegenstand hat, nämlich das United Nation Environment Programme - kurz UNEP - genannt.²

1) Masson in: Gefährliche Ladung, 1979, S.37

2) Action Against Oil Pollution, S.3

The United Nations Environment Programme is the United Nations organisation concerned with the protection of the environment. In the marine field, it encourages and supports the development and implementation of plans to prevent oil pollution. This involves promoting international and regional conventions and guidelines for assessing and monitoring the state of pollution, supporting training schemes and providing a focal point for the exchange of information. In the exercise of these functions, UNEP works in close co-operation with other United Nations agencies and non-governmental organisations.

c) Die IMCO-Konferenz von November 1969

Die Strandung der "Torrey Canyon" verdeutlichte der Welt die Gefahren, die von einer Havarie eines Supertankers ausgehen können. Den Küstenstaaten wurde bewußt, daß aufgrund einer Tankerhavarie erhebliche materielle Einbußen zu erwarten sind und die Meeresflora und -fauna erheblich geschädigt, wenn nicht gar vernichtet wird. Der Unfall der "Torrey Canyon" war der entscheidende Impuls dafür, auf internationaler Ebene neue Bestimmungen für die Lösung der Probleme zu suchen, die dieser Schiffsunfall besonders deutlich hervortreten ließ und die rasche Regelung der aufgeworfenen Fragen, um gegen künftige Tankerunfälle gerüstet zu sein.¹

Die britische Regierung ersuchte deshalb die IMCO als zuständiges Gremium für die internationale Schiffssicherheit, sich mit den Problemen, die durch die "Torrey Canyon-Katastrophe" erkannt worden sind, zu befassen. Der IMCO-Rat wurde auf Betreiben der britischen Regierung zu einer Sondersitzung am 4. und 5. Mai 1967 einberufen, um ein Programm zu erstellen, daß die Abwendung von Gefahren, die durch den Transport von Erdöl entstehen, ermitteln sollte. Bei der Untersuchung sollte den Punkten Vorrang eingeräumt werden, die zur Vermeidung oder Einschränkung dieses Problems beitragen.²

In diese Konferenz brachte die Bundesrepublik Deutschland ihre Erfahrungen, die sie durch den Tankerunfall der "Anne Mildred Brovig" gesammelt hatte, mit ein.³

1) Scheffer, S.2,6

It often happens in the history of law that a certain event gives the impulse to a new direction of thinking. The British Government requested the IMCO to consider various problems raised by the calamity of the "Torrey Canyon".

Hakapää, S.264

2) Hakapää, S.264

3) Sohnke in: Hansa (104), 1967, S.1704

2. International Convention relating to Intervention
on the High Seas in Cases of Oil Pollution
Casualties-Brussels 1969

Das Hauptproblem der Konvention ist, wie auch schon aus dem Titel ersichtlich, die Frage, wie das Prinzip der Freiheit der Meere mit der Notwendigkeit, die Küstenstaaten vor Verschmutzung zu schützen, in Einklang gebracht werden kann. Ziel dieser Konvention ist es, solche Aktionen der Küstenstaaten zum Schutze ihrer Umwelt, wie die Zerstörung der "Torrey Canyon" durch Bomben, zu legalisieren und die Eingriffsbedingungen festzulegen, unter denen eine Aktion der Küstenstaaten gerechtfertigt ist.¹

a) Grundzüge des Abkommens

Die entscheidenden Grundsätze dieses Brüsseler Interventionsabkommens von 1969 sind in Art. 1 des Übereinkommens festgelegt:²

"Parties of the present Convention may take measures on the High Seas as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution or threat of pollution of the sea by oil following upon a maritime casualty or acts related to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences."

1) Brown, The Legal Regime, S.148

Scheffer, S.8

The aim of the convention was to legalize such actions and to lay down the conditions under which such actions are justified.

2) Deutsche Übersendung des Abkommens in BGBl, 1975, II, S.137, Text in ILM 9, 1970, S.25 ff.
Das Abkommen trat am 06.05.1975 in Kraft.

Auf dieser Sondersitzung erarbeitete der IMCO-Rat folgenden Entwurf, der einen weitgehenden Schutz der Küstenstaaten beinhaltet.¹

"The extent to which a state directly threatened or affected by a casualty which takes place outside its territorial water can or should be enabled to take measures to protect its coastlines, harbours, territorial seas, even when such measures may affect the interests of shipowners, salvage companies and insurers and even the flag of a government."

Dieser Entwurf wurde jedoch auf der vom 10. bis 29. November 1969 in Brüssel stattfindenden diplomatischen Seerechtskonferenz über Probleme der Ölverschmutzung der See (International Legal Conference on Marine Pollution Damage) abgelehnt.²

Die Konferenz unter Leitung des Präsidenten des Comité Maritime International Albert Liar wurde am 29. November 1969 mit der Unterzeichnung zweier Übereinkommen abgeschlossen:

a) the International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties - sie behandelt das Recht der Küstenstaaten, polizeiliche Maßnahmen zur Verhütung und Verhinderung von Ölschäden zu ergreifen und

1) IMCO-Doc. CIFS III/5
Scheffer, S.5

2) Herber in: Hansa, 1970, S.337 ff.
Yankov in: Schiff und Hafen, 1974, S.950-952
Scheffer, S.6,7

In difference to the long tradition of diplomatic conferences on maritime law always having been convened in the capital of Belgium, the conference on marine pollution, though sponsored by IMCO, whose headquarters are located in London, was held in Brussels at the invitation of the Belgian Government. At the Conference 48 States were represented by delegations, 6 States by observers. Brown, The Legal Regime, S.140-147
zur zivilrechtlichen Haftung vgl.: Rolf Herber in: Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht, 1970, (34), S.223-252

b) the Brussels Convention of Civil Liability for Oil Pollution Damage - sie behandelt die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden -.

Obwohl es in der Praxis nicht immer einfach sein mag, zwischen "grave" und "disasterous consequences" oder zwischen "major harmful" oder "major catastrophic consequences" zu unterscheiden, ist die Intention des Abkommens klargelegt, Eingriffsbedingungen festzulegen, unter denen Aktionen der Küstenstaaten gerechtfertigt sind.¹

Die Substitution der Begriffe von "grave" für "disasterous" und die Streichung von "extreme" in der Präambel der Konvention sind auf Betreiben der deutschen Delegation in den Text mitaufgenommen worden. Die Konvention sollte auf einen möglichst großen Anwendungsbereich gebracht werden.

Bei jeder Bedrohung durch Ölverschmutzung sollte eine Eingriffsgrundlage geschaffen werden, Art. 1 enthält daher eine general klauselartige Formulierung, da eine effektive Gefahrenabwehr nur bei einem großen Ermessensspielraum für die Küstenstaaten möglich ist. Einem Küstenstaat muß das Recht eingeräumt werden, auch die schärfsten Abwehrmaßnahmen - so auch die Zerstörung eines Schiffes - zu ergreifen. Es ist daher verständlich, daß in der Literatur die im Text gewählte Formulierung "erforderliche Maßnahmen" "measures may be necessary" einhellig begrüßt wurde.²

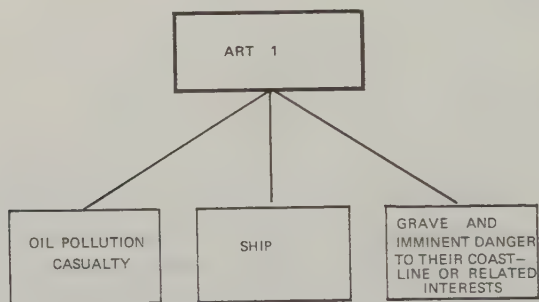
b) Voraussetzungen des Maßnahmerechtes

Eine genauere Umgrenzung der Art und des Umfangs der zulässigen Maßnahmen ist in dem Abkommen nicht enthalten. Die Staatenkonferenz wollte damit bewußt

- 1) Steiger, S.214
Gründling in: ZaöRV 1977, S.555 ff.
- 2) Jaenicke, S.211
Steiger, S.214
Hakapää, S.265

den Küstenstaaten das Recht zur freien und sachgerechten Auswahl der Eingriffsmittel überlassen. Dieser den Küstenstaaten eingeräumte Handlungsspielraum führt aber zu einigen Unsicherheiten über die Zulässigkeit von Eingriffsmaßnahmen.

aa) sachliche Voraussetzungen des Maßnahmerechtes



Die Zulässigkeit von Maßnahmen setzt zunächst voraus, daß die Verschmutzung auf einen Schiffsunfall zurückzuführen ist. Schiff ist nach der Legaldefinition des Art. II Nr. 2 jedes schwimmende Fahrzeug mit Ausnahme von Einrichtungen, die zur Erforschung oder Ausbeutung des Meeresbodens verwendet werden.¹

Bohrinseln sind also von dem Anwendungsbereich des Abkommens ausdrücklich ausgenommen. Diese Regelungslücke ist darauf zurückzuführen, daß in der Vergangenheit Ölverschmutzungen hauptsächlich durch Tankerunfälle hervorgerufen worden sind.

1) The term "ship" is defined to denote a) any sea-going vessel and b) any floating craft except installations or devices engaged in the exploitation of sea bed resources.

Fachleute bestreiten heute nicht mehr, daß von Bohrinseln ähnlich große Gefahren ausgehen wie von Supertankern.¹

Die Zulässigkeit von Maßnahmen setzt ferner voraus, daß es sich bei der Verschmutzung um einen Ölunfall handelt.² Diese Einschränkung erfolgte nicht zufällig. Die Konferenz hat durch Verabschiedung einer Resolution versucht, die Folgen der Einengung des sachlichen Geltungsbereiches zu mildern. Die IMCO sollte sich im Anschluß an diese Konferenz verstärkt der Meeresverschmutzung durch andere Stoffe als Öl widmen, zusätzlich sollte das Recht eines jeden Küstenstaates verstärkt werden, sich ungeachtet des Interventionsabkommens gegen Gefahren zu wehren, die aus der Meeresverschmutzung durch andere Stoffe als Öl herrühren.³

1) Ein Beispiel für die Gefährlichkeit von Bohrinseln ist die Explosion auf der Bohrinsel Ixtoc I im Golf von Mexico oder der Blowout im Ekofisk-Feld von Norwegen.

2) For the purposes of the Convention "oil" is defined to mean "crude oil, fuel oil, diesel oil and lubricating oil".
Hakapää, S.267

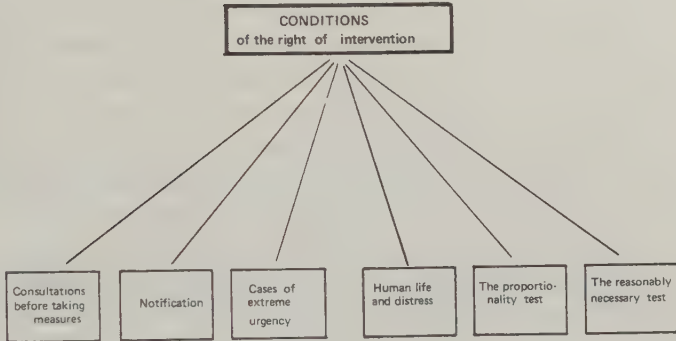
3) Brown, The Legal Regime, S. 149
Scheffer, S.9

An initial question, on which opinions were divided, was whether the convention should be restricted to pollution by oil, or be also applicable to other substances (chemicals) whose escape could be likely to cause serious pollution. The majority took the view that the convention should be limited to oil pollution casualties. But it was also recognized that pollution might be caused by other agents, the plenary meeting has adopted a resolution in which the States represented at the Conference recommend that the IMCO intensify its work in collaboration with all international organisations on all aspects of pollution by agents other than oil.

Die Zulässigkeit von Maßnahmen setzt letztendlich eine Gefahr für die Reinerhaltung der Küsten oder für ähnliche Interessen der Vertragsstaaten voraus. Dazu zählt das Abkommen beispielhaft¹ mit der See verbundene Tätigkeiten in den durch Verschmutzung betroffenen Küstengebieten auf, wie touristische Schwerpunkte oder die Gesundheit der Küstenbewohner oder die Erhaltung der Tier- und Pflanzenwelt.

1) Brown, The Legal Regime, S.149
Under Art. I, action may be taken against a threat not only to the coastline but also to "related interests." These "related Interests" are defined in Art. II (4) as meaning:
(a) maritime coastal, port or estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;
(b) tourist attractions of the area concerned;
(c) the health of the coastal population and wellbeing of the area concerned, including conservation of living marine resources and of wild life."

bb) formelle Voraussetzungen des Maßnahmerechtes



Bevor der betroffene Küstenstaat Maßnahmen ergreift, hat er alle natürlichen und juristischen Personen zu benachrichtigen, deren Interessen tangiert werden.¹ Er hat ferner ihre Auffassung über mögliche Abwehrmaßnahmen zu berücksichtigen.²

Des weiteren kann er unabhängige Sachverständige konsultieren, deren Namen von der IMCO in einer besonderen Liste geführt werden. Zusätzlich hat der Küstenstaat andere durch den Seeunfall betroffene Staaten, insbesondere den Flaggenstaat, zu konsultieren, um Übereinstimmungen über die zu treffenden Maßnahmen zu erreichen.³

1) Brown, The Legal Regime, S.152
Scheffer, S.11

2) Brown, a.a.O., S.152
Hakapää, S.269

3) vgl. Art. III a: As a rule before taking any action the coastal state shall consult especially the flag state, but also any other state affected by the marine casualty and shall notify any person who to its knowledge, has interests which can reasonably be expected to be affected by the intervention.

Nur in Fällen äußerster Dringlichkeit, in denen Sofortmaßnahmen erforderlich sind, kann der Küstenstaat die durch die dringliche Lage notwendig gewordene Maßnahme vorher treffen, ohne die vorherige Notification vorgenommen zu haben. Diese Konsultationspflicht ist eine wichtige Sicherung gegen übereilte Schritte des Küstenstaates. Denn der Fall der "Torrey Canyon" hat gezeigt, daß die Öffentlichkeit starken Druck auf die Regierung des betroffenen Küstenstaates ausübt und unverzügliche Maßnahmen gegen die drohende Ölverschmutzung fordert, ohne Rücksicht auf rechtliche Bedenken und das Interesse des Flaggenstaates.¹

cc) Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen

In Art. V des Abkommens wird bestimmt, daß die vom Küstenstaat zu ergreifenden Maßnahmen dem Verhältnismäßigkeitsprinzip entsprechen müssen.²

1) Hakapää, S.269

For cases of extreme urgency where prompt action is required without there being any practical possibility of conducting such consultations or issuing notifications, there is also a provision authorising immediate coastal intervention. This is of obvious importance, since not frequently a large tanker accident may pose environmental hazards where the slightest delay in taking necessary measures could prove disastrous to the coastal environment.

2) Art. V lautet:

1) Measures taken by the coastal state in accordance with Art. I shall be proportionate to the damage actual or threatened to it.

2) Such measures shall not go beyond what is reasonably to achieve the end mentioned in Art. I and shall cease as soon as that end has been achieved. They shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of the flag State, third States and of any persons, physical or corporate, concerned.

3) In considering whether the measures are proportionate to the damage, account shall be taken of

a) the extent and probability of imminent damage if those measures are not taken; and b) the likelihood of those measures being effective; and c) the extent of the damage which may be caused by such measures.

Unter mehreren möglichen Maßnahmen ist der jeweils schonendste Eingriff zu wählen. Es darf zwischen den mit dem Eingriff verbundenen Härten für den betroffenen Flaggenstaat und den möglichen Verschmutzungsfolgen für die Allgemeinheit kein offensichtliches Mißverhältnis bestehen.

Durch die weitgreifende Formulierung in Art. V soll dem Küstenstaat ein Ermessens- und Handlungsspielraum zur Auswahl seiner beabsichtigten Maßnahmen eingeräumt werden.¹

dd) Schadensersatzpflicht des Küstenstaates für unverhältnismäßige Maßnahmen

Sollte ein Küstenstaat Maßnahmen ergreifen, die im Sinne dieses Abkommens nicht mehr als verhältnismäßig angesehen werden können, so trifft ihn nach Art. VI die Verpflichtung, eine Entschädigung zu zahlen.

Art. VI provides that:

Any party which has taken measures in contravention of the provisions of the present Convention, causing damage to others, shall be obliged to pay compensation to the extent of the damage caused by measures which exceed those reasonably necessary to achieve the end mentioned in Art. I.

Diese Vorschrift hat allerdings nur deklatorischen Wert.² Denn eine Maßnahme, die von einem Küstenstaat ergriffen wird und mit dem Abkommen nicht in Einklang steht, stellt ohnehin ein Delikt dar, das nach allgemeinem Völkerrecht eine Schadensersatzverpflichtung nach sich zieht. Für Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien ist ein Vergleichsverfahren oder, wenn der Vergleich scheitert, ein Schiedsverfahren im Abkommen vorgesehen.

1) Steiger und Demel, S.214

2) Brown, The Legal Regime, S.153,154,155

c) Kritik an dem Interventionsabkommen

Mit diesem Abkommen wurde zum ersten Mal in der Geschichte der Seefahrt den Küstenstaaten ein Recht zu Zwangsmaßnahmen gegen fremde Schiffe eingeräumt. Aus diesen Gründen ist das Brüsseler Interventionsabkommen im allgemeinen sehr positiv aufgenommen worden. Die Konvention hat zwischen den beiden Kontrahenten Flaggenstaatsprinzip und Küstenstaateninteresse einen gut gangbaren Weg des Interessenausgleichs gefunden.

Dennoch ist an dem Abkommen auch eine berechtigte Kritik angebracht.

Es muß zunächst klargestellt werden, daß es sich bei dem Interventionsabkommen nur um einen völkerrechtlichen Vertrag, nicht etwa um allgemeines Völkerrecht handelt. Das bedeutet, daß auf Hoher See Maßnahmen aufgrund des Abkommens nur ergriffen werden können, wenn sowohl Flaggenstaat als auch Küstenstaat Vertragsparteien geworden sind. Ist auch nur eine Partei dem Abkommen nicht beigetreten, kann der Flaggenstaat nur Schadensersatzansprüche nach allgemeinem Völkerrecht verlangen. Durch die in der Konvention enthaltene Definition von "casualty" ist der Küstenstaat nicht befugt, Maßnahmen gegen ein Schiff zu ergreifen, das vor seiner Küste Öl abläßt, sei es absichtlich oder nur aus Versehen.¹ In diesem Fall hat der Küstenstaat nur die Rechte nach der bereits erörterten Konvention OILPOL 1954, d.h. Berichterstattung an die IMCO und an den Flaggenstaat.

Ein weiterer Mangel dieses Abkommens ist die Beschränkung der küstenstaatlichen Eingriffsbefugnisse auf Ölunfälle. Andere Schiffsunfälle durch

1) Gründling, S.544
Steiger, S.214

"Chemikalien-Frachter" oder mit anderen ebenso explosiven wie gefährlichen Stoffen beladen, können ein ebenso großes Risiko für die Küstenstaaten bedeuten.¹

Ein weiterer Schwachpunkt dieses Abkommens ist, daß Unfälle auf Bohrinseln, die zu einer Verschmutzung und zu einer Bedrohung der Küsten führen können, vom Anwendungsbereich dieser Konvention nicht erfaßt werden.² Die Gefährlichkeit von Bohrinseln im Hinblick auf Ölverschmutzungen wird deutlich durch das Erdölunglück in der Nordsee vom 22. April 1977.³ Bei Ölunfällen, verursacht durch Bohrinseln, ist das Problem allerdings dadurch entschärft, daß der von der Verschmutzung bedrohte Staat in der Regel mit dem für die Bohrinself verantwortlichen Staat identisch ist.⁴

-
- 1) Im Jahre 1984 rammte der französische 4.200 Bruttoregistertonnen große Frachter "Mont Louis" 18 km von der belgischen Küste im Ärmelkanal das deutsche Fährschiff "Olau Britannia". Während das deutsche Schiff aus eigenem Antrieb noch den nächsten Hafen anlaufen konnte, versank der französische Frachter in der Nordsee. 30 Fässer mit insgesamt 225 Tonnen hochgiftigem Uranhexafluorid gingen mit unter.
vgl. Samson und Krüger in: Bunte vom 06.09.84, S.23
 - 2) Scheffer, S.22
Moreover the conventions are restricted to pollution of the seas by the escape or discharge of oil from ships and do not cover pollution by the discharge of oil from pipelines or resulting from the exploitation and exploration of the seabed and its subsoil.
 - 3) FAZ vom 25.04.1977
FAZ vom 27.04.1977
Nach einem Blow-out auf einer Förderplattform im Ölfeld Ekofisk auf dem norwegischen Teil des Festlandssockels der Nordsee flossen eine Woche lang etwa täglich 4.000 t Öl ins Meer. Ein Ölteppich von am Schluß 4.000 Quadratkilometern breitete sich auf dem Wasser aus und trieb auf die Küsten Norwegens und Dänemarks zu.
 - 4) Gründling, S.544
Steiger, S.214
Brown, The Legal Regime, S.151

Insgesamt gesehen stellt das neue Abkommen trotz der erwähnten Anwendungsschwierigkeiten eine brauchbare und aller Voraussicht nach auch realisierbare Möglichkeit dar, um die Probleme der Küstenstaaten mit vor ihren Küsten havarierten Tankern zu lösen.

Zweifelsohne wird der Erfolg dieses Abkommens davon abhängen, ob die Staaten mit den höchsten Welt-tankertonnagen wie Liberia, Panama, Japan und Griechenland diesem Abkommen beitreten werden.¹ Allerdings könnte das Interventionsabkommen künftig Bestandteil des alle Staaten, also auch die Nichtvertragsparteien, bindenden allgemeinen Völkerrechts werden. Die Entwicklung vom Vertragsrecht zu Völkergewohnheitsrecht hängt von dem Urteil des Internationalen Gerichtshofes vom 20.02.1969² entscheidend von der Praxis der Staaten nach Vertragsschluß, insbesondere vom Verhalten der Nichtunterzeichnerstaaten ab. Sollten die Nichtunterzeichnerstaaten sich in ihrem Verhalten den Vertragsstaaten anpassen und die Vorschriften des Interventionsabkommens als verbindlich ansehen, so kann aus diesem Vertragsrecht in relativ kurzer Zeit auch dritte Staaten verpflichtendes Völkergewohnheitsrecht werden.

3. Protocoll relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil - 1973

Da das Brüsseler Interventionsabkommen von 1969 sich absichtlich nur mit der Verschmutzung der See durch Öl befaßte und ein Interventionsrecht der Küstenstaaten nur für Ölunfälle gewährt wurde, wurde am 02. November 1973 die Frage, ob ein Interventions-

1) Münnich in: Hansa (115), 1978, S.304

2) ICJ Report, 1969, S.24

recht den Küstenstaaten auch für andere Schiffsunfälle gewährt werden kann, durch die Unterzeichnung des Protokolls von 1973 geklärt worden. Der Zweck dieses Protokolls ist die Vervollständigung des Brüssler Interventionsabkommens von 1969. Nunmehr kann ein Küstenstaat nach einem Schiffsunfall auch zum Schutz der Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl auf der Hohen See intervenieren. Dieses Abkommen soll 90 Tage nach der Ratifikation durch den 15. Staat in Kraft treten. Dieser Zeitpunkt ist bis heute noch nicht erreicht worden. Eine Ratifikation durch die Bundesrepublik Deutschland ist bislang noch nicht erfolgt.¹

1) Hakapää, S.269

When limiting the scope of the Intervention Convention to casualties involving pollution by oil the Brussels Conference recognized the need, in the near future, of extending the Convention regime to substances other than oil. Consequently, upon further preparations by IMCO, draft articles to that effect were presented to the 1973 Conference on Marine Pollution which then adopted the Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil.
Wolftrum, Der Umweltschutz auf Hoher See, S.204

II. Globale internationale Abkommen zur Verhütung des Einbringens von Öl ins Meer

1. OILPOL 1969

Auf der sechsten Sitzung der IMCO im Jahre 1969 erfolgte eine Abänderung des Ölverschmutzungsabkommens OILPOL 1954. Diese vorgenommene Änderung beinhaltet eine noch weiter verfaßte Einschränkung des Grundsatzes der Freiheit der Meere. Ziel dieser Änderung soll gemäß einer Resolution auf der Konferenz im Jahre 1962 sein, ein Ablassen von Öl generell zu verhindern.¹

Wichtigste Änderung ist die Abschaffung von Verbotszonen. Ein generelles Verschmutzungsverbot für alle Meeresflächen, unabhängig von ihrer völkerrechtlichen Lage, wird angestrebt.²

Für Tankschiffe wird in der 50 Seemeilen breiten Küstenzone ein totales Ablassen von Öl und ölhaltigen Gemischen eingeführt. Außerhalb dieser Zone darf die Ölablaßrate von 60 Litern pro Seemeile nicht überschritten werden und die Gesamtmenge des auf einer Ballastreise in die See abgelassenen Öls nicht mehr als 1/15.000 der gesamten Ladefläche betragen. Zur Förderung des sogenannten "Load-on-Top"-Verfahrens bei der Tankreinigung ist das Ablassen von Ballastwasser aus gereinigten Ladetanks erlaubt. Dieses Verfahren leistet einen wesentlichen Beitrag zur Einschränkung des Ablassens von Öl im Rahmen des normalen Schiffsbetriebes, da die bei der Tankreinigung anfallenden Ölrückstände hierbei nicht mehr außenboards gepumpt, sondern in Sloptanks

-
- 1) du Pontavice, Pollution, S.112,117
Sibthorp, The North Sea, Challenge and
Opportunity, S.120 ff.
Annual Report of IMCO 1976/77, S.14
2) Masson in: Gefährliche Ladung 2/1980, S.63

2. MARPOL 1973 - internationale Konferenz über Meeresverschmutzung, London vom 08.10. bis 02.11.1973

Die IMCO hatte in ihrer sechsten Vollversammlung am 02.10.1969 beschlossen, im Jahre 1973 eine internationale Konferenz über Meeresverschmutzung einzuberufen.

Am 08.10.1973 wurde diese Konferenz, an der 71 Staaten teilnahmen, eröffnet. Daneben hatten 8 Regierungen, 6 UNO-Delegationen sowie zwei zwischenstaatliche und 12 nicht staatliche Organisationen Beobachter entsandt. Die Konferenz wurde am 02. November 1973 mit der Zeichnung der Schlußakte abgeschlossen.¹

a) Aufbau und Inhalt des Übereinkommens

Das Übereinkommen enthält - wie bei den IMCO-Abkommen üblich - in 20 Artikeln die allgemeinen und vertragsrechtlichen sowie völkerrechtlichen Bestimmungen, während die Einzelbestimmungen für die Verhütung der Meeresverschmutzung in fünf Anlagen enthalten sind. Jede als Verschmutzer in Frage kommende Stoffgruppe ist in einer besonderen Anlage behandelt:

- Anlage I regelt die Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl,
- Anlage II regelt die Überwachung der Verschmutzung durch schädliche flüssige Stoffe
 - nicht Öl -, die als Massengut befördert werden,
- Anlage III regelt die Verhütung der Verschmutzung durch schädliche Stoffe, die verpackt oder in Behältern, transportablen Tanks oder Tankwagen über See befördert werden,
- Anlage IV regelt die Verhütung der Verschmutzung durch Fäkal-Abwässer,
- Anlage V regelt die Verhütung der Verschmutzung durch sonstige Abfälle.

1) Text des Abkommens in: ILM BD 12, 1973, S.1319

gesammelt und zusammen mit dem neu geladenen Öl im Entladehafen gelöscht werden. Zur Verbesserung der Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften wird international ein wesentlich verfeinertes Öltagebuch eingeführt.¹

Obwohl das Fernziel der IMCO ein völliges Verbot des Ablassens von Öl nicht erreicht werden konnte, so stellt die Änderung von OILPOL 1954 doch einen beachtlichen Schritt in diese Richtung dar.

Schachter² hält eine weitere Verbesserung dieser Konvention im materiellen Regelungsbereich nicht mehr für nötig, eine Verbesserung kann nur noch im Bereich der Aufsicht über die Erfüllung und Einhaltung der Konvention erfolgen.

Die Probleme liegen zum einen darin, eine Ölverschmutzung durch das Ablassen von Öl zu bemerken und zum anderen darin, die Verschmutzung dem Schiffsführer, der gegen die Vorschriften verstößt, nachzuweisen und zuzurechnen.

OILPOL 1969 trat fast 9 Jahre nach der Konferenz von 1969 am 20. Januar 1978 in Kraft.³

1) Masson, Gefährliche Ladung, 2/1980, S.65

2) Schachter, S.93

3) IMCO Doc.A 237 (VII)

Annual Report of IMCO 1976/1977, S.14

Bei der Annahme dieses Übereinkommens kann jeder Staat erklären, ob er die Anlagen III, IV und V einzeln oder insgesamt gleichzeitig mit dem Übereinkommen annehmen will oder nicht. Anlage III, IV und V gelten daher als "wahlfrei", Anlage I und II dagegen gelten als "Pflicht-Anlagen". Sie sind ferner Bestandteil des Abkommens.¹

Ziel des Abkommens war es, das Oilpol-Abkommen von 1954/1969 zu modernisieren und die bisherigen Regeln über das Ablassen von Öl und ölhaltigen Gemischen zu verschärfen.² Es sollte die betriebsbedingte Verschmutzung des Meeres durch Öl und andere Schadstoffe völlig unterbinden und das unfallbedingte Einleiten solcher Stoffe auf ein Mindestmaß beschränken.³

Durch die Einführung von Vorschriften mit weltweiter Geltung sollte dieses Ziel erreicht werden. Um eine möglichst hohe Zahl potentieller Verschmutzer vertraglich zu binden, ist das Inkrafttreten des Übereinkommens davon abhängig gemacht worden, daß wenigstens 15 Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 v.H. des Bruttoreumgehaltes der Handelsflotte der Welt ausmachen, Vertragsparteien geworden sind.

Die Unterzeichnerstaaten haben sich verpflichtet, Verstöße unabhängig vom Begehungsort zu ahnden.

- 1) Stelter in: Hansa (110), 1973, S.2103
The Impact of IMCO Regulations on the Tanker Industry in: Fairplay 23rd Juli 1981, S.23-25
- 2) Diskussionsbeitrag des VDR in: Hansa 8/1978, S.644
- 3) Yankow in: Schiff und Hafen (26), 1974, S.951
Osiehe, S.624

Die Ermittlungsverfahren sind unverzüglich nach Bekanntgabe des Verstoßes einzuleiten.¹ Um die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens zu kontrollieren, können die Vertragsparteien die in ihren Häfen oder auf Reede liegenden Schiffe überprüfen.

Verschärft worden und neu verfaßt sind die Normen über einen Verstoß, der im Hoheitsbereich einer Vertragspartei erfolgt ist. Den Unterzeichnerstaaten wird zur Wahl gestellt, ob ein Verfahren nach ihrem Recht eingeleitet wird, oder ob sie dem Flaggenstaat alle in ihrem Besitz befindlichen Informationen und Beweise vorlegen und zur Verfügung stellen wollen. Wählt ein Staat die zweite Möglichkeit, so ist der Flaggenstaat und die IMCO umgehend über die von ihm getroffenen Maßnahmen zu unterrichten. Bei der Aufdeckung von Verstößen und der Durchführung des Übereinkommens sollen die Vertragsparteien zusammenarbeiten.²

Über jeden Vorfall, bei dem ein Schadstoff entgegen den Regelungen des Übereinkommens ins Meer gelangt, ist unverzüglich eine Meldung zu machen. Der Kapitän oder der sonst für das Schiff Verantwortliche hat die Einzelheiten eines solchen Ereignisses unverzüglich und so ausführlich wie möglich nach den Bestimmungen eines gesonderten Protokolls zu melden. Die Vertragsparteien haben Einrichtungen zu schaffen, die alle Meldungen über Ereignisse annehmen und bearbeiten.

-
- 1) Stelter in: Hansa (115), 1978, S.635,636
Diskussionsbeitrag des VDR in: Hansa 8/1978, S.644
Osieke, S.624
 - 2) Stelter in: Hansa (115), 1978, S.635,636
Wolftrum in: Dt Gesellschaft für Völkerrecht (15)
1975, S.157 ff.

Erhält eine Vertragspartei eine Meldung über ein solches Ereignis, hat sie diese unverzüglich dem Flaggenstaat des jeweiligen Schiffes und jedem anderem etwa betroffenen Staat zu übermitteln. Den für die Überwachung des Meeres verantwortlichen Schiffen und Luftfahrzeugen und anderen zuständigen Diensten ist Weisung zu erteilen, jedes Ereignis zu melden.

Um der IMCO als der für die Durchführung des Übereinkommens zuständigen Organisation einen Überblick über alle Vollzugsmaßnahmen zu verschaffen, haben die Vertragsparteien den Wortlaut von Gesetzen, Verordnungen und Erlassen mitzuteilen. Unter anderem ist auch ein Verzeichnis über nichtstaatliche Stellen, die ermächtigt sind, im Namen der Vertragspartei tätig zu werden, zu übermitteln. Außerdem ist ein Verzeichnis der Auffanganlagen einschließlich ihres Standortes und ihrer Kapazität zu übermitteln.

b) Kritik an dem Abkommen

Trotz aller Überwachungsmaßnahmen, die dem Küstenstaat eingeräumt worden sind, bleibt doch zu berücksichtigen, daß das Abkommen in der Realität weit hinter den in das Übereinkommen gesetzten Erwartungen zurückgeblieben ist. Die dem Küstenstaat eingeräumten Kontrollrechte sind als zu gering anzusehen.¹

Der Küstenstaat kann lediglich bei Schiffen, die sich in seinen Häfen befinden oder auf der Redde liegen, die Öltagebücher einsehen. Des weiteren hat er nur das Recht, sich die Prüfungsbescheinigungen vorlegen zu lassen.

1) Tanker Regulations and Compensation Regimes, Exxon Marine Vol. 24 Nr. 2
Masson in: Gefährliche Ladung 2/1980, S.68

Nur wenn der Zustand des betreffenden Schiffes oder seiner Ausrüstung eindeutig nicht mit den Angaben der Sicherheitsbescheinigungen in Einklang steht, kann der Küstenstaat die Weiterfahrt verhindern, bis gewährleistet ist, daß diese kein Sicherheitsrisiko mehr bedeuten. Damit bleibt die IMCO weit hinter den Vorschlägen des Instituts Droit International zurück, das die Einführung von weitreichenden Kontroll- und Durchsetzungsbefugnissen der Küstenstaaten vorgeschlagen hatte.¹

Ein weiterer Kritikpunkt liegt darin, daß das Abkommen noch nicht in Kraft getreten ist. Um eine möglichst große Zahl potentieller Verschmutzer einzubeziehen, ist das Inkrafttreten des Übereinkommens davon abhängig gemacht worden, daß wenigstens 15 Staaten, deren Handelsflotten mindestens 50 v.H. des Bruttoreumgehaltes der Handelsflotte der Welt ausmachen, Vertragsparteien geworden sind. Bisher haben erst 7 Staaten das Abkommen ratifiziert.² Kein EG-Staat hat die Konvention trotz einer entsprechenden EG-Empfehlung vom 26.06.1978 bisher ratifiziert.³

-
- 1) Stelter in: Hansa (115), 1978, S.635
Die IMCO muß sich jetzt bewähren in: Hansa (115), 1978, S.221
- 2) zur weiteren Kritik an Marpol vgl. Marpol
- reine Augenwischerei in: Gefährliche Ladung
7/1981, S.294 ff.
Royal Commission on Environmental Pollution,
S.188,189
Tankers and the Flags they fly, S.33
- 2) Bulletin der EG Nr. 4/1978 Ziff. 1.4.2. u.1.4.3.

3. Erweiterung von Marpol 1973 durch Marpol 1978
- internationale Konferenz über Tanksicherheit
und Verhütung der Meeresverschmutzung vom
Februar 1978

In einer Botschaft vom 17. März 1977 an den Kongreß der Vereinten Staaten hat Präsident Carter darauf hingewiesen, daß trotz des Abkommens Marpol 1973 die Serie von Tankerunfällen in der vorhergehenden Zeit nicht abgenommen habe (er erwähnte insbesondere den spektakulären Unfall der "Argo Merchant") und daß diese Serie einen ernstzunehmenden Hinweis auf die Gefahren gegeben hätte, die mit dem Transport von Öl über See verbunden seien.¹ Obwohl man diese Risiken niemals völlig ausschließen könne, müsse man versuchen, sie so weit wie möglich zu reduzieren. Hierzu seien sowohl weltweite Konsultationen mit den verantwortlichen Staatsmännern der großen Schiff-fahrtsnationen erforderlich, als auch nationale Verhandlungen, die ein schnelles Handeln der US-Bundesregierung erforderten, um die Gefahren für amerikanisches Leben, die amerikanische Wirtschaft und für die amerikanischen Strände und Küsten zu reduzieren.²

-
- 1) Peterson, Maritime Oil Tanker Casualties, S.125 ff.
 - 2) On the background of 16 incidents involving tankers in or near U.S. waters President Carter issued a public statement to the Congress and proposed a diverse but interrelated group of measures. They included "proposed regulations" on oil tanker constructions and equipment standards which had a dual role. They were a first step for nationally implemented standards as well as a set of technical proposals for consideration internationally. These international considerations took place in the IMCO.

- a) Erforderlichkeit der Änderung von Marpol 1973
aufgrund der Zunahme der Tankerunfälle

Der amerikanische Senat befaßte sich im Januar 1977 mit den Tankerunfällen, zu denen es in den vergangenen 3 Wochen in amerikanischen Gewässern und im Atlantik gekommen war. Innerhalb von 4 Wochen ereigneten sich 10 Tankerunfälle.¹ Sie sind im folgenden Text näher aufgeführt:

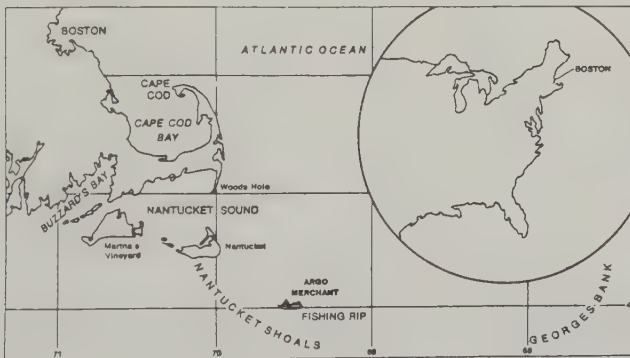
1.) Am 15. Dezember 1976 lief der liberanische Tanker "Argo Merchant" südöstlich von Nantucket auf eine Sandbank. Russel-Train, Chef der Washingtoner Umweltschutzbehörde, nannte diesen Ölundfall "das größte Öl-Disaster in der Geschichte der Vereinigten Staaten." Unter den Schlägen der bis zu 8 Meter hohen Wellen, die gegen den Schiffsrumpf schlugen, brach die "Argo Merchant" mittschiffs auseinander. 28 Millionen Liter Venezuela-Rohöl liefen aus.²

Da der Kapitän der "Argo Merchant" bereits 2 Tage mit dem Löschen der Ladung in Verzug war, ließ er den Tanker mit voller Geschwindigkeit fahren, obwohl die genaue Position des Schiffes unbekannt war.

-
- 1) Süddeutsche Zeitung vom 10. Januar 1977
- Die Serie von Tankerunfällen reißt nicht ab.
FAZ vom 10.01.1977 - Die vielen Tankerunfälle beschäftigen den Senat.
- 2) Winslow, S.270-272
Republik of Liberia "In the Matter of the Stranding of the Argo Merchant (O.N. 3727 on Dec.15, 1978, published by the Bureau of Maritime Affairs By Authority of the Minister of Finance, 10.10.1977.

Um 6 Uhr morgens lief der 18.743 BRT-Tanker mit voller Fahrt auf eine Sandbank vor Cape Cod, Massachusetts, auf. Das Schiff war 18 Seemeilen vom Kurs abgekommen, der Kapitän hatte bereits 15 Stunden vor dem Unglück die Orientierung verloren.¹

6 Tage nach der Strandung brach der Tanker auseinander, wobei die gesamte Ladung ins Meer auslief, 28.000 t Rohöl ergossen sich ins Meer.²



-
- 1) Republic of Liberia "In the Matter of the Stranding of the Tanker Argo Merchant" on Dez.15, 1976 published by the Bureau of Maritime Affairs by Authority of the Minister of Finance, 10. Oct. 1977, Monrovia
On December 15, 1976, at 0600 hours while enroute from Puerto la Cruz, Venezuela to Salem, Massachusetts, the steam tank vessel Argo Merchant, Official No.3727, loaded with 27.566 long tons of heating oil, grounded in the North Atlantic, on the high seas, near Fishing Rip, Nantucket Shoals, USA.
Efforts by the Master to free the vessel by ordering the engine astern failed. A request by the Master to jettison some cargo in order to lighten the ship was denied by the United States Coast Guard. The United States intervened under the provisions of the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, to which it and Liberia are States Parties.
- 2) Winslow, S.44 ff.
Harwood, S.45

2.) Am 17. Dezember 1976 kamen bei einer Explosion auf dem unter liberianischer Flagge fahrenden Tanker "Sansinena" im Hafen von Los Angeles elf Menschen ums Leben. 50 Menschen wurden schwer verletzt. Die Explosion zerriß den Tanker in drei Teile, die Druckwelle war 65 km weit zu spüren.¹

3.) Die "Oswego Peace" lief am 21. Dezember 1976 in der Delaware Bucht auf Grund. Der Lotse auf dem Tanker hatte Wind und Strömung im "Brandywine Range" falsch eingeschätzt. Strömung und Wind hatten die Bojen, die das enge Fahrwasser begrenzten, an die äußersten Grenzen des Fahrwassers gedrückt. Als der "Oswego Peace" in der engen Fahrrinne ein anderes Schiff entgegenkam, ließ der Lotse den Tanker an den äußersten rechten Rand des Fahrwassers lenken.²

-
- 1) Department of Transportation, Coast Guard, Marine Casualty Report, S.S. Sansinena, Report No. USCG 16732/71895. On 17. Dezember 1976 the Liberian tanker Sansinena, moored at berth 46, Union Oil Terminal, Los Angeles Harbor, California, exploded and burned while taking on ballast and bunkers. The casualty resulted in six members of the Sansinena's crew known dead, and 22 injured. Three crew members were missing and presumed dead.
 - 2) Department of Transportation, United States Coast Guard vom 29. March 1977, No. 71184. The proximate cause of the casualty was the failure of the vessels's Pilot to allow for the effects of the wind and the current on the Brandywine Range buoys. Prevailing weather conditions caused the buoys to tend on their anchors to a position outside of the channel limits. The Pilot navigated the vessel to the extreme outer edge of the channel to keep clear of an approaching vessel, in a meeting situation. As a result the vessel went aground on a shoaling area between buoys R14-R16.

4.) Aufgrund eines Maschinenschadens lief am 27. Dezember 1976 die unter liberianischer Flagge fahrende "Olympic Games" im Delaware River auf Grund. 500.000 Liter Öl flossen in den Delaware.¹

5.) Der liberianische Tanker "Daphne" lief am 29. Dezember 1976 vor der Küste von Puerto Rico auf Grund, verlor jedoch kein Öl.

6.) Am 30.12.1976 verschwand auf ungeklärte Weise der Supertanker "Grand Zenith" im Nordatlantik vor der Küste Nordschottlands. An Bord befanden sich 38 Besatzungsmitglieder. Fracht des Tankers war eine Ladung bestehend aus 27.000 Tonnen Öl. Wahrscheinlich ist der Tanker gesunken. Die Suche nach dem 23 Jahre alten Schiff und seiner Besatzung wurde durch einen Wintersturm der Stärke 9 behindert. Bei der Küstenwache wurde angenommen, daß der 200 Meter lange Tanker so schnell gesunken war, daß nicht einmal mehr ein SOS-Ruf abgesetzt werden konnte.²

7.) Am 04. Januar 1977 läuft erneut ein unter liberianischer Flagge fahrender Tanker im Delaware River auf Grund, allerdings folgt der Strandung kein Ölaustritt. Es handelte sich um den Tanker "Universe Leader".

1) Department of Transportation, United States Coast Guard, 07. Juni 1977 No.71680
On 27. December 1976, at about 15.21 the tanker Olympic Games was preparing to begin a 180° turn in the Delaware River in order to dock at the British Petroleum Dock at Marcus Hook, Pennsylvania. At 15.23 lost astern maneuvering power due to a failure of the mastern throttle valve. Approximately 133.500 gallons of oil were released into the Delaware River. The number one cargo tank was holed.

2) FAZ vom 10. Januar 1977 - Die vielen Tankerunfälle beschäftigen den Senat.

8.) Der amerikanische Tanker "Auston" lief am 05. Januar 1977 in der Bucht von San Francisco auf Grund, 10.000 Liter Öl liefen aus.

9.) Am 07. Januar 1977 geriet der liberianische Tanker "Barcola" vor der texanischen Küste auf eine Sandbank. Die Fracht bestand aus 42.000 Tonnen Öl. Nur durch rechtzeitig eingeleitete Rettungsmaßnahmen konnte eine Katastrophe verhindert werden. Bei gutem Wetter konnte der Tanker freigeschleppt werden.

10.) Rund 300 Seemeilen vor der Küsten von Virginia meldete am 08. Januar 1977 das liberianische Frachtschiff "Mary Ann" eine Explosion mit nachfolgendem Feuer an Bord. Der Öltanker hatte glücklicherweise auf dieser Fahrt nur Ballast an Bord. Die Explosion ereignete sich beim Reinigen der Tanks.¹

Diese erschreckende Serie von Tankerunfällen vor der amerikanischen Küste im Dezember 1976/Januar 1977 veranlaßte Präsident Carter, auf der Konferenz vom 06. bis 17. Februar 1978 folgende 3 Ziele mit Nachdruck zu verfolgen:

- erstens, die durch Tankerunfälle und den normalen Schiffsbetrieb verursachte Ölverschmutzung zu verringern;
- zweitens, die Fähigkeit zu verbessern, eingetretene Ölverschmutzungen wirkungsvoll zu bekämpfen;
- drittens, volle Entschädigung für die Opfer von Ölverschmutzungen sicherzustellen.²

1) Süddeutsche Zeitung vom 10.01.1977 - Die Serie von Tankerunfällen reißt nicht ab.
Christian Jungblut, Die riskierte Katastrophe, S.326

2) Diskussionsbeitrag des VDR in: Hansa 8/78, S.643 ff.
Peterson, S.125
Umweltprobleme der Nordsee, S.402

Um diese drei Ziele zu erreichen, schlug Präsident Carter folgende Maßnahmen vor:

- Ratifikation von Marpol 1973
- Änderung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Schiffe
- Steigerung der Anforderung an die Ausbildung von Schiffsbesatzungen im nationalen Bereich sowie international durch Einberufung einer größeren Konferenz im Sommer 1978
- Einrichtung eines "tanker boarding program", in dessen Rahmen die US Coast Guard mindestens einmal jährlich an Bord aller Tanker unter fremder Flagge, die US-Häfen anlaufen, gehen kann, um diese zu besichtigen und die Einhaltung der Vorschriften zu kontrollieren.¹

b) Beurteilung der Vorschläge von Präsident Carter

In den Vorschlägen von Präsident Carter werden unfallbedingte Verschmutzungen (accidental pollution) und die betriebsbedingte Verschmutzung (international operational pollution) miteinander vermischt, obwohl die accidental pollution das eigentliche Risiko darstellen. Die Vorschläge für verbesserte Ruderanlagen und Radaranlagen sind bereits in der Konferenz von 1973 auf weitgehende Ablehnung gestoßen, da kaum eine der vorgesehenen baulichen Maßnahmen geeignet ist, die Unfallgefahr oder deren Folgen zu mildern. Für die Verringerung des Unfallrisikos dürften die wichtigsten Voraussetzungen dagegen besser qualifiziertes Bodenpersonal und eine striktere Durchsetzung bestehender Vorschriften sein. Die hierauf gerichteten Vorschläge im Präsident Carter Papier verdienen daher größere Beachtung.

1) Royal Commission on Environmental Pollution,
S. 194, 142
Umweltprobleme der Nordsee, S.402
Stelter in: Schiff und Hafen (3), 1978, S.301 ff.

Die Vorschläge Präsident Carters wurden im April 1977 von der US-Delegation der IMCO ausführlich erläutert. Folgende Vorschläge wurden von der IMCO begrüßt und bereitwillig aufgegriffen:

- Das Inkrafttreten von Marpol 1973 wird dadurch erschwert, daß die Anlage I - Vorschriften zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl - an Anlage II - die Verschmutzung der See durch Chemikalien - gekoppelt ist. Es ist daher erforderlich, Anlage I von Anlage II abzukoppeln, damit die erstere endlich in Kraft gesetzt werden kann.
- Neue Vorschriften für Konstruktion und Bau von Schiffen auszuarbeiten. Diese Vorschriften sollten nicht nur für Supertanker gelten, sondern auch für kleinere Schiffe.¹

c) Ergebnisse der Konferenz

In dem Protokoll zu Marpol 1973 haben die Vertragsparteien beschlossen, die Vorschriften

- a) des Protokolls und seiner Anlage, die einen Bestandteil des Protokolls darstellt und
- b) des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, wie es durch das Protokoll geändert und erweitert worden ist, in Kraft treten zu lassen.

Damit bedarf das Abkommen keiner Ratifikation mehr, sondern tritt automatisch mit dem Protokoll in Kraft und zwar 12 Monate nach dem Zeitpunkt, zu dem mindestens 15 Staaten mit mindestens 50 % der Welt-handelsflotte unter ihren Flaggen Vertragsparteien geworden sind.

1) Diskussionsbeitrag des VDR in: Hansa 8/1978, S. 643 ff.
Royal Commission on Environmental Pollution, S.139-142
Umweltprobleme der Nordsee, S.402

Für das Inkrafttreten gelten die gleichen Vorschriften wie für Marpol 73.

Die Abkoppelung von Anlage II des Übereinkommens von Anlage I erfolgt durch Article II des Protokolls. Diese Abkoppelung gilt für einen Zeitraum von 3 Jahren, gerechnet vom Inkrafttreten des Protokolls.¹

4. Internationales Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See 1974 mit Protokoll 1978 (Solas 1974/1978)

Das Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 soll das Abkommen von 1960 ablösen. Danach werden neben den ohnehin vorgeschriebenen Sicherheitsstandards für Tanker zusätzliche Feuerschutzeinrichtungen, die eine Einengung möglicher Unfallrisiken an Bord solcher Schiffe zum Ziel haben, verlangt.²

Da Solas 1974 aber nicht mehr dem neuesten Stand der Technik Rechnung trug, nahm im Februar 1978 die internationale Konferenz über Tankersicherheit und Verhütung der Meeresverschmutzung das Protokoll "Relating to Solas 1974" an.³

-
- 1) Umweltprobleme der Nordsee, S.402
Stelter in: Schiff und Hafen 4/1978, S.306
 - 2) Die IMCO muß sich jetzt bewähren in: Hansa (115) 1978, S.221
Helas, S.75
Weydling, S.67-72
Diskussionsbeitrag des VDR in: Hansa 8/1978, S.644
 - 3) Text des Protokolls in: ILM Bd. 17 (1978), S.579 ff.

Durch das Protokoll werden zahlreiche Vorschriften von Solas 1974 geändert bzw. erweitert.

Für alle Schiffe gilt künftig, daß unangemeldete Zwischenbesichtigungen durchgeführt werden können. Beauftragte Besichtiger oder anerkannte Organisationen haben das Recht, eine Reparatur anzuordnen oder auf Aufforderung der zuständigen Behörde des Hafenstaates Kontrollen durchzuführen. Alle Schiffe mit mehr als 1.600 BRT müssen in Zukunft eine und alle Schiffe über 10.000 BRT zwei unabhängige voneinander arbeitende Radaranlagen besitzen; eine gesicherte Navigation im Nebel wäre die Folge. Für die Besichtigung von Tankern wird detailliert vorgeschrieben, worauf sich eine Besichtigung zu erstrecken hat.¹

Für mehr als 10 Jahre alte Tanker ist eine obligatorische Zwischenbesichtigung durchzuführen, die Vorschriften für den Feuerschutz sind ebenfalls verschärft worden.²

-
- 1) Eine detaillierte Schilderung der Ergebnisse dieser Konferenz findet sich in: United Nations, IMCO, International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978: Final Act of the Conference with Attachments Including the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (London: United Nations, 1978).
 - 2) Helas, S. 75
Stelter in: Schiff und Hafen 4/1978, 30. Jahrgang, S.306
Diskussionsbeitrag des VDR, Thema Tankersicherheit in: Hansa 8/1978, S.643 ff.

5. Zusammenfassung der wichtigsten Neuerungen in OILPOL 1969, MARPOL 1978 und SOLAS 1978

OILPOL 1954 (as amended in 1969)	Topic	1978 TANKER SAFETY AND POLLUTION PREVENTION (TSPP) (Includes MARPOL 1973 and 1978 Protocol to SOLAS 1974)
- Seagoing tankers over 150 gross tons. - Other seagoing ships over 500 gross tons.	Applicability as regards damage of oil	- All tankers over 150 gross tons. - All other ships over 400 gross tons including non-oil and false and loading platforms.
Referred to International Court of Justice unless all parties agree to arbitration.	Dispute settlement	Compulsory arbitration by specially formed tribunals upon application of any party to dispute.
Effective only upon specific acceptance via IMCO assembly and contracting States.	Amendment procedure	Specialty method for annexes and appendices via IMCO Committee and full acceptance procedures.
No comparable provision.	Survey and certification	- Survey at 5 years intervals and at intermediate intervals. Additional requirements for tankers over 10 years of age. - Equipment must be approved by Administration (COV installations, monitors, filters, separators, manhole detectors, cargo pumping, zoning and venting arrangements). - Administration issues certificate attesting to compliance of its ships. Certificate shall be
- limited to crude, fuel, heavy diesel and lubricating oils. - Does not include ships, stock and fuel and oil purification, etc.	Definition of oil	Includes an petroleum oil except petrochemicals which are regulated by annex II.
- Tankers must meet all the following conditions: - Tanker a more than 30 miles from the nearest land. Discharge of clean ballast which does not produce a sheen is permitted within this limit. - Tanker is proceeding on route. - Discharge is limited to 60 litres per mile. - Discharge is limited to 15 000 of total cargo-carrying capacity. - Tanker ships, except bulk carriers, shall be treated same as other ships.	Discharge criteria	- Same as amended 1954 convention with these additional provisions: - Prohibit discharge which leave visible traces unless it can be established by installed machinery that the concentration discharged was less than 15 parts per million. - For tanker cargo ships, discharge is prohibited within 50 miles from nearest land. For other ships, discharge is prohibited within 12 miles from the nearest land. - No discharges except clean ballast are permitted in the designated special areas if these areas have required reception facilities. The areas are the Baltic, Black, Red, and Mediterranean seas, and the Gulf of Persia.
No comparable provision.	Enforcement mechanism	- Requires that the monitoring and control system be in operation and a permanent record made any time any effluent is being discharged, either for clean or segregated ballast. - Port States that inspect ships in their ports and may detain substantial vessels until violations are rectified.
No comparable provision.	Construction and equipment requirements to control discharges of oil	- In addition to the requirements shown in the convention, the following are required: - Tankers over 70 000 tons ordered after December 31, 1973, and/or ordered after December 31, 1975, must have SST. - Existing oil tankers solely engaged in specific trades and those having special ballast arrangements are exempted under certain circumstances. - Retention of oil on board (LOT) is mandatory for all tankers. - Mandatory installation of effluent monitor and alarm system. Effluent must comply with discharge criteria or be transferred to reception facility. - Non-tankers require storage tank installations, oil water separator and/or filters dependent upon ship size. - All tankers of 10 000 gross tons and above must have two limits alerting gear control systems each separately operable from the navigating bridge and certain other features.
Provision to promote according to need of ships and ports.	Reception facilities	Expanded provision to undertake to ensure availability and adequacy at oil loading ports, near ports and at other ports according to the needs of ships. Special area reception facilities are to be provided.
Establish basic requirement to provide oil record book and require entries for specific operations.	Oil record book	Expanded requirements to provide entries for more specific operations and in greater detail to aid in interpretation.
No comparable provision.	Construction requirements to limit the amount of oil discharged in case of accident	- Establish damage assumptions and methods of calculation of the amount of hypothetical oil outflow for new tankers. - Establish damage assumptions and methods of calculation of the amount of hypothetical oil outflow for new tankers. - Establish damage assumptions and methods of calculation of the amount of hypothetical oil outflow for new tankers.
No comparable provision.	Additional annexes for substances other than oil. Annex II is mandatory and annexes II, V and VI may be adopted at the request of contracting States.	- Annex II which is amended to come into force three years after annex I details mandatory requirements for construction of chemical tankers and discharge criteria for liquid noxious substances in bulk. - Annex III contains regulations for the prevention of pollution by harmful substances carried at sea in packaged form, or in transport containers, portable tanks or road and rail tank cars. - Annex IV contains regulations for the prevention of pollution by sewage from ships. - Annex V contains regulations for the prevention of pollution by garbage from ships.

Other ships, which must be in compliance with the provisions of the convention, shall be treated as oil tankers for the purpose of this convention.

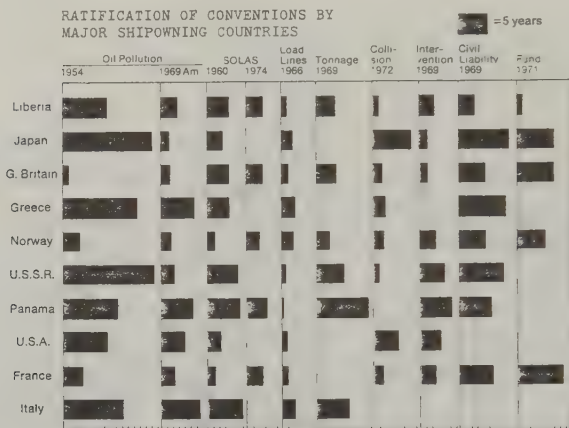
Reception facilities. On request of the relevant State, the relevant State may be required to provide reception facilities for the purpose of this convention.

Annexes II, III, IV and V shall be adopted by the Assembly of the Organization of the Maritime Convention on or before December 31, 1975, and shall be in force on or before December 31, 1978.

Essex Marine, Vol. 2, No. 2, 11

- 1) Skizze in: Tanker Regulation and Compensation Regimes an update, reprinted from Exxon Marine Volume 24 No.2
 IMCO: TSPP Tanker Safety and Pollution Prevention, Exxon Marine Volume 23 No. 2, S.10-14

6. Ratifizierungen der wichtigsten Tankerabkommen durch die Flaggenstaaten mit der höchsten Welt-tankertonnage



STATUS OF IMCO CONVENTIONS OF INTEREST TO TANKER OPERATORS

Conventions/Amendments

In force

International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended in 1962 (OILPOL, 1954) 1969 amendments

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1960)

International Convention on Load Lines (LOAD LINES 1966)

International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION 1969)

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 1969)

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND 1971)

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG 1972)

Pending Ratification

International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE 1969)

Amendments to the 1954/62 Pollution Convention (above) (OILPOL 1954) - 1971 (Tanks)

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 1973) and its 1978 Protocol

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974) and its 1978 Protocol

International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers (STCW 1978)

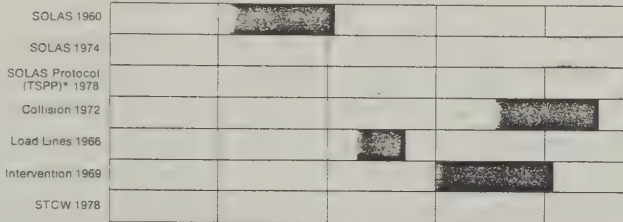
International Convention for Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

PERIODS REQUIRED TO RATIFY IMCO CONVENTIONS
RELEVANT TO TANKER OPERATIONS

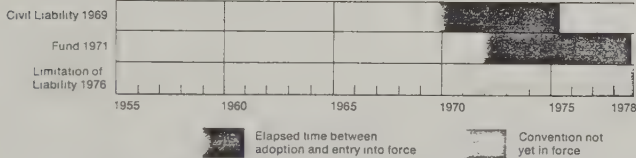
OPERATIONAL POLLUTION



ACCIDENTS/SAFETY



COMPENSATION/LIABILITY



*The 1978 protocols to MARPOL 73 and SOLAS 74 are known collectively as Tanker Safety and Pollution Prevention

(TSPP) after the conference of that name which drafted these measures

-
- 1) Schaubild Nr. 1 aus: Tankers and the Flags they fly
Exxon Background Series, S.33
 - 2) Schaubild Nr. 2 aus: Tankers and the Flags they fly
Exxon Background Series, S.30
 - 3) Schaubild Nr. 3 aus: Tankers and the Flags they fly
Exxon Background Series, S.33

III. Globale internationale Abkommen zur Verhütung des Einbringens von Schadstoffen

1. Internationale Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen - London 1972

Bei diesem Londoner Dumping-Abkommen¹ handelt es sich um ein internationales Übereinkommen, das auf weltweite Geltung angelegt ist. Es ist bisher von mehr als 90 Staaten der Erde ratifiziert worden.² In diesem Abkommen werden die Vertragsparteien aufgefordert, jede für sich und gemeinsam die wirksame Überwachung aller Ursachen der Verschmutzung der Meeresumwelt zu fördern. Insbesondere sind sie verpflichtet, "alle geeigneten Maßnahmen" zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und sonstigen Stoffen zu treffen, die die menschliche Gesundheit gefährden, die Fischbestände und das Ökosystem des Meeres schädigen, die Erholungsmöglichkeiten beeinträchtigen oder andere rechtmäßige Nutzungen des Meeres behindern können.³ Nach Art. II 1 a umfaßt "dumping" jede auf See erfolgende vorsätzliche Beseitigung von Abfällen durch Schiffe, Luftfahrzeuge etc. Damit ist auch das Verbrennen von Abfällen auf See erfaßt.

Das Übereinkommen gliedert sich in 22 Artikel und 3 Anlagen. Art I bis XIII enthalten materielle Normen, Art. XIV Organisations- und Verfahrensvorschriften über die Änderung des Übereinkommens, die Schlußklauseln finden sich in Art. XVI bis XXII.⁴

1) Text des Abkommens in: ILM Bd. 11 (1972), S.1291

2) Die Bundesrepublik Deutschland hat das Abkommen 1977 ratifiziert (BGBl II, 1977, S.165 ff.)

3) Steiger und Demel, S.215
Ballenegger, S.127

Royal Commission on Environmental Pollution, S.90,91

4) Ehlers/Kunig, Abfallbeseitigung auf See, S.28-39

Die Präambel des Abkommens beschränkt sich nicht darauf, die Gefahren unkontrollierten Einbringens in die Meere zu beschreiben und ein Programm zu entwerfen, sondern sie operiert konkret mit rechtlichen Begriffen.

Im 3. Abschnitt der Präambel wird die Charta der Vereinten Nationen berufen, außerdem das Recht der Staaten erwähnt, ihre eigenen Schätze zu nutzen. Ferner wird die völkerrechtliche Pflicht der Staaten, die Umwelt außerhalb ihres nationalen Hoheitsbereiches nicht zu schädigen. Bemerkenswert in der Präambel ist außerdem noch die Ermutigung, bei geographischen Sonderlagen nach einer regionalen Lösung zu suchen.¹

Ein absolutes Einbringungsverbot für Schadstoffe gilt für die in der Liste 1 der Anlage aufgeführten Stoffe. Leider enthält das Übereinkommen kein Einbringungsverbot für solche Stoffe, die durch physikalische, chemische oder biologische Prozesse im Meer rasch unschädlich gemacht werden, es sei denn, der Geschmack eßbarer Meereslebewesen wird beeinträchtigt oder die Gesundheit gefährdet. Eine zusätzliche Ausnahme vom absoluten Einbringungsverbot besteht ferner für Notlagen, die "unzumutbare Gefahren für die menschliche Gesundheit bilden und keine andere Entscheidung zulassen."

In solchen Fällen kann ein einzelner Vertragsstaat nach Konsultationen mit anderen Vertragsstaaten und der IMCO eine Sondererlaubnis erwirken.²

Die Durchführung des Übereinkommens ist den einzelnen Vertragsstaaten zu überlassen. Sie benennen die Behörde, die für die Erteilung der Erlaubnisse

1) Ehlers/Kunig, Abfallbeseitigung auf Hoher See, S. 28-39

2) Ehlers/Kunig, Abfallbeseitigung auf Hoher See, S. 28-39

oder Ausnahmegenehmigungen in Notlagen zuständig ist sowie für das Führen von Unterlagen über Ort, Zeit und Methode des Einbringens. Dabei bezieht sich die Zuständigkeit auf die Erlaubnisse für Stoffe, die im Hoheitsgebiet eines Vertragspartners auf eines seine Flagge führendes Schiff geladen werden.¹

2. Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus - Paris 1974

Das Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus, auch Pariser Konvention genannt, wurde am 04. Juni 1974 abgeschlossen. Seit 1978 ist das Abkommen in Kraft getreten.²

Die räumliche Geltung des Abkommens erstreckt sich auf die Nordsee, den Nord-Ost-Atlantik und Teile des Eismeer bis zur Barentsee.

Die sachliche Geltung bezieht sich auf die Bekämpfung der Meeresverschmutzung vom Lande aus. Nach Art. I tritt die Verschmutzung ein durch Wasserläufe von der Küste aus, einschließlich durch Unterwasser- oder sonstige Rohrleitungen. Eine Verschmutzung erfolgt weiter durch Bauwerke, insbesondere durch Explorations- oder Förderplattformen, die der Hoheitsgewalt einer der Vertragsparteien des Abkommens unterliegen.

Die Unterzeichnerstaaten verpflichten sich, alle Maßnahmen zu treffen, um die Meeresverschmutzung, d.h. die Einführung von Stoffen in die Meeresumwelt durch den Menschen zu verhindern.

1) Steiger und Demel, S.215

Bernie, S.182

Sibthorp, S.141

Wolfrum, Brückner, Prill, S.204

2) Text in: ILM Bd. 13 (1974), S.325

Um dieses Ziel zu erreichen, sollen die Vertragsparteien ihre Politik aufeinander abstimmen und jeder für sich allein oder gemeinsam die erforderlichen Maßnahmen treffen.¹ Wie allerdings diese Maßnahmen auszusehen haben, läßt die Konvention offen.

1) Ballenegger, S.151 ff.
Ehlers/Kunig, S.43
Royal Commission on Environmental Pollution, S.103

5. Kapitel: Regionale internationale Abkommen zum
Schutz der maritimen Umwelt

Das Hauptproblem, einem Verbot der Meeresverschmutzung durch Öl weltweite Anerkennung zu schaffen, besteht darin, daß jedem einzelnen Staat ausschließliche Machtbefugnisse nur innerhalb seiner Grenzen zustehen, die er nur ungern zugunsten einer internationalen Zusammenarbeit aufgibt. Je weniger Nationen um einen Verhandlungstisch herumsitzen, um so größer ist die Chance einer Einigung. Die Chance ist am größten, wenn in kleineren Räumen mit in sich gleicher politischer Struktur verhandelt wird. Zu berücksichtigen ist auch, daß die oft gleiche oder doch ähnliche Interessenlage aufgrund der engen räumlichen Beziehung auch Auswirkungen auf die Bereitschaft zu einer internationalen Zusammenarbeit hat. Ein Beispiel solcher engen Zusammenarbeit von Anrainerstaaten ist das Übereinkommen zum Schutz der Nordsee vor Ölverschmutzung.

I. Agreement for Mutual Assistance in Dealing with
Pollution of the North Sea by Oil - Bonn 1969

Die Arbeiten für dieses Abkommen wurden nach dem Unfall der "Anne Mildred Brovig" im Jahre 1966 auf deutsche Initiative hin aufgenommen. Es handelte sich um den ersten Versuch, eine regionale Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Öl zu erreichen.¹

1) Von Küste zu Küste in: Hansa (105), 1968,
S.1134,1135
Text des Bonn Agreement in: BGBl II, 1969,S.2073

Am 09. Juni 1969 verabschiedeten die Anrainerstaaten der Nordsee das Agreement for Mutual Assistance in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil in Bonn, auch kurz Bonner Abkommen oder Agreement genannt. Teilnehmende Anrainerstaaten waren neben der Bundesrepublik Deutschland die Länder Großbritannien, Norwegen, Schweden, Dänemark, die Niederlande, Belgien und Frankreich.¹

In diesem Bonner Abkommen verpflichteten sich die Nordsee Anliegerstaaten zu gegenseitiger Unterrichtung und Hilfeleistung bei Ölverschmutzungen, die eine schwere oder unmittelbare Gefahr für die Küsten oder damit zusammenhängende Interessen darstellen.²

Der Anwendungsbereich des Abkommens erstreckt sich auf alle Fälle der Ölverschmutzung der Nordsee.

Es umfaßt damit auch Ölungfälle, die aus der Ausbeutung des Festlandssockels resultieren.³

Das Übereinkommen trat am 09. August 1969 in Kraft.⁴

Das Bonner Agreement sieht ein Überwachungsprogramm vor, in dem die Nordsee ausschließlich für die Zwecke des Übereinkommens in geographische Zonen aufgeteilt wird, die jeweils von den Vertragsstaaten - teilweise auch gemeinsam - überwacht werden.

Jede Vertragspartei trifft in ihrer Zone die notwendigen Feststellungen über die Art und das Ausmaß des Unfalls, über Art und ungefähre Länge des auf See treibenden Öls sowie über dessen Richtung und Geschwindigkeit (vgl. Art. 6 II). Ferner benachrichtigt er alle anderen Vertragsparteien über seine Feststellungen und über die Maßnahmen, die er zur Bekämpfung des treibenden Öls getroffen hat. Benötigt die Vertragspartei Hilfe bei der Bekämpfung der Ölverschmutzung, so kann sie alle anderen Vertragspartner um Hilfe bitten.⁵

1) Von Küste zu Küste in: Hansa (105), 1968, S.1134

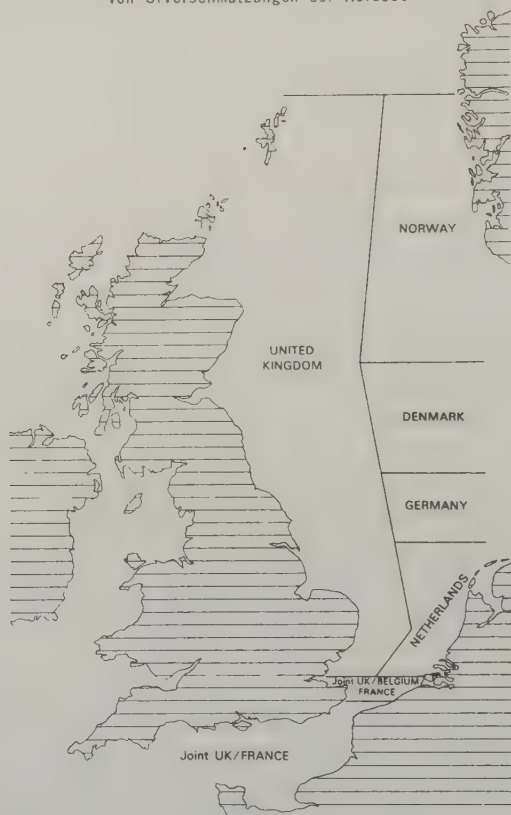
2) Böhme, Tankerunfälle, S.66

3) Gründling, S.558

4) BGBl II, 1969, S.1066

5) Royal Commission on Environmental Pollution, S.227

Zonen nach dem Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung
von Ölverschmutzungen der Nordsee



Quelle: Dept. of the Env. GB, Poll. Paper No. 8

SR-U 800495

- 1) Umweltschutz der Nordsee, S.415
Das Gebiet Nordsee, für das das Bonn Agreement Geltung hat, wird wie folgt definiert: Nordsee wird definiert als das Gebiet des 61. nördlichen Breitengrades einschließlich des Skagerraks bis zur Linie Skagen-Pater-Noster-Schäre und des Ärmelkanals und seiner Eigengewässer bis zu einer Linie, die 50 sm westlich einer die Scilly-Inlands und die Insel Quensant verbindende Linie verläuft.

Gegenüber dem Brüsseler Interventionsabkommen von 1969 hat das Bonner Abkommen den Vorteil, daß ein Eingriffsrecht auch für den Fall gegeben wird, daß der Ölaustritt durch eine Bohrinsel verursacht wird. Das Bonn-Abkommen schweigt aber ebenso wie das Interventionsabkommen über die Art der von den Vertragsparteien zu ergreifenden Maßnahmen. Anders als das Interventionsabkommen verpflichtet es aber die Vertragsstaaten nicht zur Duldung fremder Eingriffe in ihre Souveränität. Es kann von Schiffen oder ähnlichen Maßnahmen herangezogen werden.¹

II. Convention for the Prevention of Marine Pollution
by Dumping from Ships and Aircraft - Oslo
Dumping Convention 1972

Bei diesem Übereinkommen von Oslo handelt es sich um ein regional begrenztes Dumping-Abkommen. Es erfaßt nicht nur Ölverschmutzungen, sondern auch andere schädliche Substanzen wie Schwermetalle, Pestizide, metallische Abfälle etc.² Gemäß Art. I des Abkommens haben sich die Vertragsstaaten verpflichtet, zum Schutze von vermeidbaren Meeresverschmutzungen durch Verklappungen, Verbrennungen "alle nur möglichen Maßnahmen zu treffen, um die Meeresverschmutzung durch Stoffe zu verhindern, welche die Gesundheit gefährden, die Fischbestände und das Ökosystem des Meeres schädigen, die Erholungsmöglichkeiten beeinträchtigen oder sonstige rechtmäßige Nutzungen des Meeres behindern könnten."

1) Weyde, S.145

Klumb, S.126

2) Ballenegger, S.149

Der Vollzug des Übereinkommens ist Sache der einzelnen Vertragsparteien. Die Kommission führt die allgemeine Aufsicht. Die Kommission wird aus Vertretern aller Vertragsstaaten gebildet. Die Kommission ist gehalten, die allgemeine Aufsicht über die Durchführung des Abkommens auszuüben, Unterlagen über die erteilten Erlaubnisse und Genehmigungen zu sammeln, den Zustand des Meeres innerhalb des Geltungsbereiches des Übereinkommens zu überprüfen. Die Kommission hat aber keine Eingriffsbefugnisse. So führt jede Vertragspartei Unterlagen über Art und Menge der Stoffe und Gegenstände, über den Tag, den Ort und die Methode des Einbringens.¹ Diese Unterlagen übermitteln sie der Kommission. Gemeinsam stellen die Vertragsstaaten wissenschaftliche und technische Forschungsprogramme auf, die auch darauf angelegt sein sollen, andere Methoden als Dumping zur Beseitigung von Schadstoffen zu erforschen.²

Im Rahmen der Oslo-Konvention haben sich die Vertragsparteien in der Kommission noch nicht über besondere Vorschriften zur Überwachung und Kontrolle der Verbrennung von Abfällen auf See einigen können. Wegen des engen Sachzusammenhanges zwischen der Kontrolle der Verschmutzung des Meeres vom Land aus und der Verschmutzung durch Verklappung und Verbrennung arbeiten die Sachverständigen in der Pariser-Konvention und der Oslo-Konvention weitgehend parallel. Deshalb wurde die Joint Monitoring Group (JMP) gebildet.³

-
- 1) Steiger und Demel, S.215
Weyde, S.146
Vitzthum, der Rechtsstatus, S.306
2) Hakapää, S.78
3) du Pontavice, S.130
Steiger und Demel, S.215
Hakapää, S.78

III. Convention on the Protection of the Marine
Environment of the Baltic Sea Area
- Helsinki 1974

Am 22. März 1974 trafen sich die Vertreter derselben Ostseeländer - BRD, Dänemark, DDR, Finnland, Polen, Schweden und die UDSSR in der Finlandia Halle in Helsinki und setzten ihre Unterschrift unter das Abkommen zum Schutze der Meeresumwelt der Ostsee.¹

Die Initiative zu dieser Konferenz war von Finnland ausgegangen. Im Oktober 1972 hatte sich die Regierung von Finnland an die Ostseeanachbarn gewandt und nachgefragt, ob eine Ostsee-Konferenz zum Schutz der Meeresumwelt stattfinden kann. Da die Ostsee zu einem der meist verschmutzten Gewässer der Welt zählt, war die Reaktion auf die Anfrage bei allen Ostseeanrainerstaaten positiv.²

Etwa 140 Millionen Menschen leben rund um die Ostsee, und in den Anrainerstaaten werden 15 Prozent aller Industrieprodukte der Welt erzeugt. Zugleich gilt sie als eines der verkehrsreichsten Gewässer der Welt. Dabei ist die Ostsee besonders gefährdet. Ihre ökologische Struktur ist aufgrund des niedrigen Salzgehaltes, der geringen Wassertiefe und der langsamen Umwälzung des Wassers äußerst empfindlich gegen Veränderungen. Die Ostseestaaten waren sich daher einig, daß es einer besonderen Initiative zur Rettung der Flora- und Fauna der Ostsee bedurfte.

Das besondere an dieser Ostsee-Konvention ist, daß erstmalig Länder aus verschiedenen politischen Gesellschaftssystemen sich zusammengefunden haben, um die Verschmutzung der Ostsee zu bekämpfen.³

1) Ehlers/Kunig, S.40

2) Gelberg, JIR 18 (1975), S.214 ff.

3) Ehlers/Kunig, S.40

Schiff und Hafen, Juni 1974, S.218

Die Ostsee-Konvention umfaßt 29 Artikel, deren Rahmenartikel durch 6 Beilagen präzisiert werden. Das Übereinkommen regelt erstmals in der Geschichte des Völkerrechts den Schutz eines Meeresgebietes vor jeder denkbaren Verschmutzungsart.¹

Art. 7 des Abkommens, der sich mit Ölverschmutzungen befaßt, bestimmt generell, daß die sieben Ostseestaaten Maßnahmen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl oder Ölrückstände treffen sollen. Die Vertragsstaaten verpflichten sich ferner, Richtlinien zu entwickeln und zu realisieren, die die Kapazität und den Standort für Aufnahmeanlagen für Öl betreffen. Wie diese Ziele zu verwirklichen sind, ist in der Beilage IV des Abkommens festgelegt.² Der Schutz vor Ölschäden wird in dem Abkommen in den Vordergrund gerückt. Zentraler Punkt des Abkommens sind die Bestimmungen über die Kontrolle über das Ablassen von Öl.

Öltanker, die über 400 t Brutto-Tonnage haben, dürfen grundsätzlich nicht mehr Öl oder ölige Flüssigkeiten über Bord pumpen, während sie sich in der Ostsee befinden. Diese Schiffe müssen, während sie in der Ostsee sind, Öl und Ölschlamm, schmutzigen Ballast und Tankwaschwasser an Bord halten und die Stoffe nur in dafür bestimmte Auffangbehälter an Land entleeren.³ Auch für kleinere Tanker unter 400 t Brutto-Tonnage gelten diese Vorschriften, es sei denn, der Ölgehalt von über Bord gepumpten Flüssigkeiten übersteigt nicht die Verdünnung von 15 Teilen zu einer Million. Für diese kleinen Schiffe sind weitere Ausnahmen vorgesehen, wenn folgende Vorschriften erfüllt werden:

-
- 1) Gründling, S.561
Schiff und Hafen, Juni 1974, S.518
Text des Abkommens in: ILM Bd. III (1974), S.544 ff.
ausführliche Würdigung bei: Koschwitz JIR 18 (1975), S.223 ff.
- 2) Hakapää, S.80,270
- 3) Ehlers/Kunig, S.40
Kiss, AFDI 22 (1976), s.724,810 ff.

das Schiff muß sich in Fahrt befinden, der Ölgehalt der gelöschten Flüssigkeit muß eine Verdünnung von weniger als 100 Teilen zu einer Million betragen, und das Überbordpumpen muß so weit wie möglich vom Land entfernt geschehen, in keinem Fall aber weniger als 12 Seemeilen von Land entfernt.

Ölrückstände, die von den kleinen Schiffen wegen der festgelegten Normen nicht mehr in die See entleert werden können, müssen an Bord aufbewahrt werden und dürfen nur in dafür bestimmte Auffangbehälter an Land entsorgt werden.¹

Das Abkommen enthält auch besondere Bestimmungen für Bohrinseln und Plattformen, die wie Schiffe mit über 400 t Brutto-Tonnage behandelt werden.²

Ein zentraler Punkt der Konvention ist Art. 12, der die Schaffung einer Kommission zum Schutz der Meeresumwelt der Ostsee vorsieht. Der Vorsitz soll alle 2 Jahre von einem anderen Unterzeichnerstaat geführt werden. Die Kommission soll mindestens einmal im Jahr zusammentreten und jedes Land enthält eine Stimme bei Abstimmungen.

Die wichtigsten Aufgaben der Kommission sind die Beobachtung der Einhaltung des Abkommens, die Ausarbeitung von neuen Bestimmungen und Vorschlägen. Sie soll auch die Listen über gefährliche Stoffe erweitern und die Definition von Kriterien für die Kontrolle über Wasserverschmutzung erarbeiten.³

Hinsichtlich der Eindämmung der Ölverschmutzung durch Schiffe ist dieses Abkommen von Helsinki ein bemerkenswerter Schritt vorwärts, um das ökologische Gleichgewicht der Ostsee zu erhalten und die Reinerhaltung zu fördern. Diese Konvention enthält den ersten Versuch, die Verschmutzung der Ostsee aus allen nur erdenklichen Quellen zu verhindern.

1) Ehlers/Kunig, S.40 ff.

2) Kiss, AFDI 22 (1976), S.724 ff.

3) Oseau, S.73 ff.

Box, S.10

Die Konvention ist aber auch deshalb beispielhaft, da sie nicht nur präventive Regelungen enthält, sondern zugleich die Bekämpfung eingetretener Verschmutzung und die Haftung anspricht.

IV. Convention for the Protection of the
Mediterranean Sea against Pollution
- Barcelona 1976

Am 16. Februar 1976 unterzeichneten die Mittelmeeranrainerstaaten die Konvention zum Schutze des Mittelmeers gegen Verschmutzung. Da diese Konvention sich im wesentlichen an die Ostsee-Konvention von Helsinki anlehnt¹, braucht eine Charakterisierung über Aufbau und Einzelregelungen nur knapp erfolgen. Die Konventionsartikel enthalten die allgemeine Verpflichtung, die Verschmutzung aus den jeweiligen Quellen zu verhindern. Die Konvention unterscheidet ebenfalls zwischen Verschmutzung vom Land aus (Art. 8), Verschmutzung durch Schiffe (Art. 6) und Verschmutzung durch Ausbeutung des Festlandssockels und des Meeresboden (Art. 7).²

Um einen möglichst weiten Anwendungsbereich der Konvention sicherzustellen, unterzeichneten die Vertragsparteien im Februar 1976 ebenfalls 2 Protokolle:³

1) The Baltic example was soon followed by the Mediterranean countries. In February 1976, a Conference of sixteen Mediterranean states adopted the Barcelona Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution, in many respects corresponding to its Baltic counterpart. Even in the cases the negotiating process, though somewhat more cumbersome than that producing the Helsinki document, was carried out in a relatively short period of time: the actual preparations for the agreement had commenced in 1974.

2) vgl. Koschwitz, S.223

3) UN Legislative Series, ST/LEG/SER.B/19, p.473; ILM 1976 p.300. The Protocol entered in force on February 12, 1978.
UN Legislative Series, ST/LEG/SER.B/19, p.468; ILM 1976 p.306. The Protocol entered in force on Febr. 12, 1978.

the Protocol for the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft and die Protocol Concerning Co-operation in Combatting Pollution of the Mediterranean Sea by Oil and Other Harmful Substance in Cases of Emergency.

Das Dumping-Abkommen enthält den Grundsatz, daß nichts ohne vorherige Erlaubnis versenkt werden darf. Die Versenkungsstoffe werden in drei Gruppen unterteilt: Substanzen, deren Versenkung generell verboten ist; Substanzen, für deren Versenkung eine spezielle Zustimmung erforderlich ist und Substanzen, deren Versenkung von einer allgemeinen Erlaubnis abhängig ist.¹

Das Kooperationsprotokoll stellt die Verpflichtung der Unterzeichnerstaaten zu enger Zusammenarbeit bei Unglücksfällen auf. Die Staaten können gemeinsam präventive Maßnahmen ergreifen. Leider ist der Begriff der "Maßnahmen" nicht näher konkretisiert worden.²

In Art. 4 II des Abkommens haben sich die Vertragsparteien verpflichtet, weitere Einzelheiten durch Protokolle zu regeln. Die Konvention soll das Gerüst darstellen, das durch die Protokolle erweitert und untermauert wird.³ Dieser Verpflichtung sind die Unterzeichnerstaaten bereits nachgekommen. Im Mai 1980 wurde das "Athener-Protokoll" von 15 Mittelmeerstaaten unterzeichnet. Die Europäische Gemeinschaft trat dem Protokoll ebenfalls bei.⁴

1) Hakapää, S.80

2) Koschwitz, S.223

3) de Hoyos, S.639,634

4) The Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution from Land-based Sources was adopted on May 17, 1980.
Text in: ILM 1980, S.869

Der größte Erfolg des Barcelona-Abkommens ist, daß sich Vertreter von Staaten an einen Konferenztisch gesetzt haben, die sich in ständigen politischen Konflikten untereinander befinden. Der Mittelmeerraum kann in drei große Krisengebiete aufgeteilt werde: Algerien-Marokko, Zypern - (Griechenland und Türkei), der Nahe Osten (Israel-Syrien, Libanon).

Diese politischen Differenzen haben glücklicherweise die Zusammenarbeit der Delegationen in Barcelona nicht beeinträchtigt.¹

Die Barcelona-Konvention wie das Helsinki-Abkommen verdeutlichen den Wunsch von Anrainerstaaten, ihre Probleme gemeinsam zu lösen. Die regionale Abhängigkeit führt zu einer größeren Kooperationswilligkeit. Auch das schnelle Inkrafttreten der Barcelona-Konvention verdeutlicht den Wunsch und den Willen, die Meeresumwelt effektiv über Ländergrenzen hinaus zu schützen. Politische Diskrepanzen treten hinter der Bedeutung einer intakten lebensfähigen Umwelt zurück.

1) vgl. de Hoyos, S.648 - eine schwere Krise unter den Unterzeichnerstaaten rief der arabisch-israelische Konflikt hervor, dennoch unterstützen sich israelische und arabische Delegierte bei sachdienlichen Anträgen wechselseitig.

6. Kapitel: Die Entwicklung des maritimen Umweltschutzes auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaft nach der "Amoco Cardiz"-Katastrophe im März 1978

Die Sorge um die Erhaltung der Meere und ihrer Randgebiete als intaktes und für die Fischerei und Erholung nutzbares Ökosystem beschäftigt alle Anrainerstaaten dieser Meere - allerdings in höchst unterschiedlichem Ausmaß. In allen Anrainerstaaten wächst das Bewußtsein, daß die Nutzung der Meere und ihre ökologische Erhaltung verstärkte Anstrengungen zum Schutze dieser Meere erfordern und daß diese Ziele nur durch gemeinsames Handeln der Anrainerstaaten erreicht werden können.

So hat z.B. im Oktober 1979 ein internationales Seminar in Den Haag einen Aufruf zu einem verbesserten Umweltschutz der Nordsee und zur Einrichtung eines Nordseeausschusses bei der EG verabschiedet. Auch die verstärkte Aktivität der Kommission der Europäischen Gemeinschaft muß im Zusammenhang mit der wachsenden Sorge um die Meere im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft gesehen werden. Dabei entfällt auf die Nordsee ein erheblicher Anteil der Betrachtung, da die EG außer Norwegen alle Anrainerstaaten mitumfaßt.¹ Die EG strebt an, ihre Rolle in der Bewirtschaftung der Nordsee zu verstärken. Die gemeinschaftliche

1) Krämer, S.572
Riegel, S.82-89

Politik auf den Gebieten der Landwirtschaft, des Verkehrs und der Energie bietet dafür Ansatzpunkte. Die EG hat jedoch auch eine von diesen Politikbereichen unabhängige Konzeption für den Umweltschutz entwickelt.

Ein wichtiger Anstoß für die Weiterentwicklung der EG-Politik zur Verhütung der Ölverschmutzung war die Katastrophe der "Amoco Cardiz" im März 1978.¹

I. Der Unfallhergang der "Amoco Cardiz"-Katastrophe

Elf Jahre nach dem Unfall der "Torrey Canyon" und 2 Jahre nach dem Unglück der "Olympic Bravery" wurde die bretonische Küste durch den bisher größten Ölundfall in der Geschichte der Tankschiffahrt in Mitleidenschaft gezogen.

Am 16. März 1978 ließ der 35-jährige Kapitän Pasquale Bardari gegen 7.30 Uhr Kurs Nordost nehmen, vorbei an der Iseln Quessant, an der Nordwestküste der Bretagne.² Um 9.45 Uhr teilte der Rudergänger dem Kapitän mit, daß das Schiff nach Backbord abgetrieben wird. Er versuchte den Kurs zu korrigieren, aber das Schiff reagierte nicht. Das Schiff lief aus dem Ruder. Die Ingenieure wurden vom Kapitän alarmiert, um die Ruderanlage zu reparieren und die Geschwindigkeit wurde begrenzt auf "langsame Fahrt voraus". Die "Amoco Cardiz" verlor völlig an Fahrt und trieb in Richtung Ufer. Die Ingenieure meldeten dem Kapitän: "Die Ruderanlage zerfalle buchstäblich in sämtliche Einzelteile."

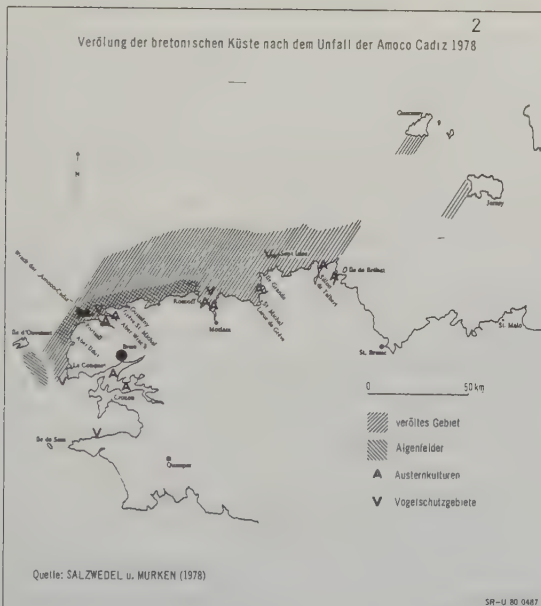
1) The Guardian vom 12.07.1978

The Sunday Times vom 14.05.1978

2) Die Neue vom 14.01.1981 "Crude and Drime" oder:
Das Letzte von der "Amoco Cardiz".

Trotzdem sendete der Kapitän keinen Hilferuf. Ein allgemeines Notsignal sendete der Kapitän erst um 23.18 Uhr, d.h. genau zwei Stunden nachdem der Tanker um 21.04 Uhr das erste Mal auf den Felsen von Portswall schlug. Um 21.30 Uhr schlug die "Amoco Cardiz" erneut mit dem Heck auf und schlug im Maschinenraum leck.

Um 4.00 Uhr morgens zerbrach der Kiel des Tankers. Im Verlauf von nur 10 Minuten zerfiel der Tanker in drei große Teile. 230.000 t Rohöl liefen aus dem Wrack. Über 200 km bretonische Küste wurden durch die anschließende Ölpest verschmutzt.¹



-
- 1) Der Spiegel vom 27.03.78 "Flüche und Tränen".
The Guardian vom 19.06.78 "How a Tanker can sail herself on rocks".
The Sunday Times vom 14.05.78 "The day after the tide turned black".
The Times vom 24.03.1980 "Few lessons learned from "Amoco Cardiz".
 - 2) The New York Times vom 20.03.78 "French hint dispute may have caused tankers grounding".
Der Spiegel vom 27.03.78 "Flüche und Tränen".

Ca. 64.000 t Öl und damit ein Drittel der insgesamt vom Tanker entlassenen Ölmenge wurde in den ersten zwei Wochen nach dem Unfall an 72 km der bretonischen Küste getrieben. Später verteilte sich das Öl auf 393 km Küstenlinie, wobei 180 km schwer, 213 leicht verschmutzt wurden. 78.000 t Austern mußten vernichtet werden. Eine hohe Fischsterblichkeit breitete sich aus. Tausende von Seevögeln erstickten.¹

II. Die Entwicklung des maritimen Umweltschutzes auf der Ebens der Europäischen Gemeinschaft nach der "Amoco Cardiz"-Katastrophe

Die bisherige Grundlage der Umweltpolitik der EG waren das Aktionsprogramm für den Umweltschutz vom 22.11.1973² und dessen Fortschreibung vom 17.05.1977.³

Diese programmatischen Grundlagen der Umweltpolitik der EG sind absichtlich breit angelegt worden und enthalten deshalb eine Fülle von Empfehlungen und Ankündigungen von Maßnahmen. Im Mittelpunkt dieses Interesses der EG stehen nicht die Ozeane, sondern die kleineren Meere, die an die Mitgliedsstaaten angrenzen, insbesondere die Nordsee.

Die Aussagen in den Aktionsprogrammen mit bezug auf den Umweltschutz lassen sich wie folgt zusammenfassen:

a) Das Meer ist wegen seiner Bedeutung für das globale ökologische Gleichgewicht, als Quelle hochwertiger Nahrung und als Erholungsgebiet besonders schutzwürdig. Die Schutzbedürftigkeit ergibt

-
- 1) Neue Züricher Zeitung vom 20.12.1980
"Folgen der "Amoco Cardiz"-Katastrophe".
 - 2) Aktionsprogramme der EG für den Umweltschutz vom 22.11.1973 - Abtl. EG Nr. C 112 vom 20.12.1973.
 - 3) Entschließung zur Fortschreibung und Durchführung der Umweltpolitik und des Aktionsprogramms der EG für den Umweltschutz vom 17.05.77 - Abl. EG Nr. C 139 vom 13.06.77.

sich aus der Verschmutzung durch die Schifffahrt, Abfallbeseitigung auf See, Abbau von Bodenschätzen und Stoffeintrag vom Land.¹ In der Fortschreibung im Jahre 1977 wird die Sanierung der Meere noch stärker betont und als vorrangiges Ziel bezeichnet.²

b) Der Schutz der Meeresfauna ist für die EG sowohl im Umweltschutz wie auch in ihrer Fischereipolitik im Rahmen der agrarwirtschaftlichen Kompetenzen begründet.³

c) Die Verbesserung des Schutzes der Meere soll durch die Angleichung der Durchführungsvorschriften zu den internationalen Übereinkommen erreicht werden.⁴ Hinter dieser Angleichungsstrategie steht der Auftrag der EG zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen. Dabei wird berücksichtigt, daß Fortschritte nicht so sehr durch neue Rechtsvorschriften, sondern durch einen konsequenten Vollzug in allen Anrainerstaaten zu erreichen sind.

Diese Politik der EG änderte sich nach der "Amoco Cardiz"-Katastrophe.

Der Unfall des Tankers vor der bretonischen Küste wurde von der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Dänemark zum Anlaß genommen für eine Reihe von Anregungen an die Gemeinschaft.⁵ Folgende Vorschläge wurden von der Kommission der EG aufgegriffen:

-
- 1) Aktionsprogramm EG, 1973, Teil II, Titel I, Kap. 6, Abschnitt 1.
 - 2) Fortschreibung Aktionsprogramm EG, 1977, a.a.O
 - 3) Aktionsprogramm EG 1973, Titel II, Titel I, Kap. I, Abs. 8.
 - 4) Aktionsprogramm EG 1973; Titel II, Kap. 1, Abs.8
 - 5) Dokumente R/744/78; R/763/78; R/755/78; R/825/78; R/826/78; R/881/78; R/987/78.

Entwicklung eines Aktionsprogrammes zur Überwachung und Verminderung des Öleintrages. Eine solche EntschlieÙung wurde vom Rat am 26. Juni 1978 getroffen. Weiter empfahl die Kommission den Mitgliedstaaten die Teilnahme an internationalen Übereinkommen. Besonders nahe gelegt wurde der Beitritt der EG zum Bonner-Abkommen von 1969.¹ Die Kommission wollte mit dieser Empfehlung ebenfalls die Ratifizierung des Solas- und Marpol-Abkommen erreichen. Auf diese Weise sollte ein wirksamer Informationsaustausch zwischen der Kommission und den EG-Staaten erreicht werden.

Der Rat der Außenminister befaÙte sich mit dem Schutz des Meeres am 04. April 1978, der Europäische Rat am 07. April 1978.² Im März 1978 schlossen die Vertreter der EG-Staaten aufgrund des "Amoco Cardiz"-Unglücks das Haguè Memorandum of Understanding between Certain Maritime Authorities on the Maintenance of Standards on Merchant Ships.

1) Johnson, S.43-44

Krämer, S.579

Einzelheiten enthält die Mitteilung der Kommission an den RAT KOM (78) 184, 16.05.1978, Verschmutzung des Meeres infolge des Transportes von Kohlenwasserstoffen.

2) Die Erklärungen von beiden Sitzungen sind veröffentlicht im Bulletin der EG Nr. 4/1978

Ziff. 1.4.2 und 1.4.3.

In diesem Abkommen verpflichten sich die EG-Staaten zu einer verstärkten Kooperation im Hinblick auf Tankerunfälle.¹

-
- 1) FAZ vom 25. März 1978 "Die Amoco Cardiz endgültig auseinandergebrochen."
Royal Commission on Environmental Pollution, S.153
These considerations were reflected ... of the Hague Memorandum of Understanding between Certain Maritime Authorities on the Maintenance of Standards on Merchant Ships. Under this agreement the maritime authorities of the eight north west European countries bordering the North Sea undertook to co-operate in securing more effective enforcement of international conventions governing safety. However, the agreement is not binding and appears to have had little impact to date. We consider that there is need for a much stronger commitment to co-operation in enforcement action by the states concerned than seems possible under the Hague Memorandum. After the Amoco Cardiz disaster the Commission of the European Communities has developed a proposal for a Directive relating to the enforcement of international standards for shipping safety and pollution prevention in respect of shipping using Community ports. It is envisaged that any scheme agreed for Community members might be extended in due course to non-EEC European maritime states such as Norway and Sweden. In fact, The European Commission's proposals have been to some extent overtaken by another development: this stemmed from the meeting held in Paris in December 1980 between the Ministers responsible for maritime safety in thirteen countries of Western Europe, to agree on ways of improving the safety of shipping and the prevention of pollution. At this meeting it was agreed that an increase in the effectiveness of port state enforcement was necessary and that a Working Group should be established to study ways in which this might be achieved: the Working Group would need to bear in mind the possibility of building on the proposed Directive and on the Hague Memorandum.

Die "Amoco Cardiz"-Katastrophe hat auch bewirkt, daß ein küstenferner Schifffahrtsweg vom Englischen Kanal bis zum Feuerschiff "Deutsche Bucht" für Schiffe mit über 10.000 BRT mit umweltgefährdender Ladung an Bord eingerichtet wurde.¹ Hiervon verspricht sich die EG eine Verringerung der Strandungs- und Kollisionsgefahr und vor allem die Möglichkeit einer Beseitigung von Ölverschmutzungen, bevor das Öl die Küste erreicht.²

Eine Anmeldung für Tankschiffe wurde obligatorisch. Eine Überwachung erfolgt durch spezielle Flugzeuge und Schiffe.³

Zusätzlich wurden die schifffahrtspolizeilichen Kontrollen verschärft. Auf der Grundlage der IMCO Empfehlung Nr. 321 vom 22.11.1975 und der Vereinbarung der Nordseeanliegerstaaten über die Einhaltung der Schiffssicherheit auf Handelsschiffen vom 02.03.1978 wird die Einhaltung der Vorschriften über die Schiffssicherheit verschärft überwacht. Der vorgeschriebene Sicherheitszustand für Tanker soll gewährleistet werden.⁴

Seit dem 01.04.1979 wird im EG-Bereich mit einer Prüfliste (check-list) für Tankschiffe gearbeitet. In diese Prüfliste hat der Kapitän eine Reihe von Angaben über das Schiff, seine Sicherheitseinrichtungen sowie über die Besatzung einzutragen.

-
- 1) United Nations IMCO "Actions Taken by the Government of France Following the Disaster of the Amoco Cardiz" Agenda Item 21, 38th Session of the Maritime Safety Committee, London, March 1978".
 - 2) Bekanntmachung der WSD Nord West vom 25.01.78 und der WSD Nord vom 02.05.78 - Ein Ein- und Auslaufverbot für alle Tankschiffe bei verminderter Sicht ist bereits in Kraft.
 - 3) Bekanntmachung der WSD a.a.O
 - 4) Johnsohn, S.46 ff.

Durch diese Liste wird nicht nur dem Seelotsen seine Arbeit erleichtert, sondern es wird auch der Sicherheitsstandard gewährleistet und eine intensivere Kontrolle in den Häfen vorbereitet.¹

Weiteres Ziel dieser neuen Initiative der EG zur Verbesserung der maritimen Umwelt ist eine Erweiterung und Harmonisierung der internationalen Vorschriften. Der weitere Schwerpunkt des EG Umweltprogrammes ist die Verminderung des Stoffeintrages vom Lande aus. Folgende wichtige Schritte auf dem Gebiet des Umweltschutzes hat die EG bereits unternommen:²

- Die Richtlinie betreffend die Verschmutzung infolge der Ableitung bestimmter gefährlicher Stoffe in die Gewässer der EG stellt eine Reihe von Instrumenten zum Abbau von Gewässerbelastungen bereit.
- Der EG-Rat hat die Pariser Konvention ratifiziert und arbeitet in den Ausschüssen mit.
- Die Richtlinie über Muschelzuchtgewässer betrifft auch die Einleitung vom Lande aus.
- Im Jahre 1980 soll die Kommission konkrete Vorschläge für die Kontrolle und die Einhaltung von Vorschriften über die Verhinderung der Einleitung von Kohlenwasserstoffen im Meer vorlegen.

Zur Reinerhaltung der Meere, insbesondere der Nordsee, schlägt der Rat einen "EG-Nordsee-Ausschuß" vor. Die Erarbeitung von Programmen und Richtlinien bei der EG obliegt Gruppen von Fachleuten, die Interessenvertreter sowohl ihres Staates als auch ihres Ressorts sind. Die allgemeine politische

1) Bekanntmachung der WSD a.a.O

2) Fortschreibung des Aktionsprogramms EG, 1977, Iz. 40

Diskussion beginnt erst, wenn den Parlamenten und Regierungen die Verhandlungsergebnisse und Vorschläge zur Billigung und Umsetzung vorgelegt werden. Um die umfassende Erörterung neuer Schritte sicherzustellen und um neue Initiativen an die EG heranzutragen, soll die Einrichtung eines beratenden Nordseeausschusses erwogen werden. Dieser "EG-Nordsee-Ausschuß" soll Forderungen an die EG-Kommission richten; die Programme und Vorhaben der EG sollen diesem Ausschuß zur Stellungnahme vorgelegt werden.¹

III. Vorschläge der europäischen Küstenstaaten auf der dritten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen

Die europäischen Küstenstaaten haben zu Recht mehrfach darauf aufmerksam gemacht, daß die unter der IMCO Initiative entwickelten Instrumente zum Schutze der maritimen Umwelt von den Flaggenstaaten nur widerwillig und zögernd ratifiziert wurden. Deshalb auch die Empfehlung der EG-Kommission unter Zustimmung des Rates der EG, die den Mitgliedstaaten die baldige und möglichst gleichzeitige Ratifikation der Marpol- und Solas-Abkommen nahe legt. Die Küstenstaaten wiesen darauf hin, daß Marpol 1973 innerhalb von fünf Jahren nur 4 Ratifikationen verzeichnen konnte. Ohne die Ratifikation der Staaten der europäischen Gemeinschaft sowie Liberias und Japans, die über die Hälfte der Welttonnage stellen, kann diese Konvention nicht in Kraft treten.

1) Umweltprobleme der Nordsee, S.374

1. Der Vorschlag Frankreichs auf der dritten Seerechtskonferenz, die Befugnisse der Küstenstaaten zu stärken und zu erweitern

Unter dem Eindruck des "Amoco Cardiz"-Unglücks machte Frankreich auf der 3. Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen¹, um die Stellung der Küstenstaaten zu stärken, folgenden Vorschlag:

"States may conclude between another agreement to regulate, on a reciprocal basis, the admission of vessels within their inland waters in general or within their port installations outside their inland waters."²

Sinn und Zweck dieses Vorschlages war es, den Hafenstaaten³ Einfluß auf den Bau, die Ausrüstung und Bemannung von Tankern zu geben, die seine Häfen anlaufen.

Dieser Vorschlag Frankreichs traf auf starke Kritik bei den Flaggenstaaten. Denn Regelung des Umweltschutzes auf Hoher See erfolgt ausschließlich über die nationale Gesetzgebung der Flaggenstaaten.

Aus der Klausel in Art. 211 Abs. 2 ICNT/Rev. 2 geht hervor, daß die Flaggenstaaten nur die allgemeinen anerkannten ("generally accepted") internationalen Regelungen zu beachten haben. Das hat zur Folge, daß die Flaggenstaaten nicht unmittelbar an die internationalen Maßstäbe und Regelungen gebunden sind, die von internationalen Organisationen erlassen worden sind. Es ist zu befürchten, daß

- 1) Die 3. internationale Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen wurde am 03.12.73 in New York eröffnet. Nach der 11. Session am 30.04.82, acht Jahre nach der ersten, beendete die Seerechtskonferenz ihre Arbeit. Am 06.12.1982 trafen sich die Vertreter von 119 Nationen in Montego Bay auf Jamaica, um die Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen zu unterzeichnen.
- 2) Doc.A/Conf. 62 C 3/SR 39
- 3) Die 3. Seerechtskonferenz unterscheidet zwischen Hafenstaaten und Küstenstaaten.

sie auch bis heute nicht geneigt sind, ihren Schiffen strenge Pflichten aufzuerlegen, um einen effektiven Umweltschutz auf Hoher See zu garantieren.¹

Im Gegensatz zu der sehr schwachen Bindung der Flaggenstaaten an internationale Maßregeln bei dem Erlaß von nationalen Umweltschutznormen ist die entsprechende Bindung der Küstenstaaten, die Umweltschutznormen für die Wirtschaftszonen aufstellen, nach wie vor ziemlich stark. Die Küstenstaaten können nämlich für ihre Wirtschaftszonen Gesetze für den Schutz der maritimen Umwelt gegenüber der internationalen Schifffahrt nur durchsetzen, wenn diese Gesetze den durch internationale Organisationen entwickelten Regeln und Maßstäben entsprechen.²

"... Coastal states may, in the exercise of their sovereignty within their territorial sea, adopt laws and regulations for the prevention, reduction and control of marine pollution from vessels including vessels exercising the right of innocent passage. Such laws and regulations shall in accordance with section 3 of Part. II not hamper innocent passage of voreign vessels."

Diese unterschiedliche Bindung Küstenstaatlicher und flaggenstaatlicher Gesetze läßt sich nur daraus erklären, daß der Erlaß derartiger Normen historisch als Vorrecht der Flaggenstaaten anerkannt wurde und daß auf der Seerechtskonferenz nur geringe Bereit-

1) vgl. Wolfrum: Die Auswirkungen der 3. Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen auf den Umweltschutz des Nordseemeeres März/April 1979; Bonn: Externes Gutachten für den Rat von Sachverständigen für Umweltfragen

Vgl. auch die ausführliche Würdigung bei Wolf: Die dritte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen Baden-Baden 1981.

2) vgl. Art. 211 Abs. 4 ICNT/Rev.2. Diese Vorschrift ist im Zusammenhang zu lesen mit Art. 21 Abs.1 lit.f; Art. 45 Abs. 1, lit.b ICNT/Rev.2

schaft bestand, dieses Vorrecht der Flaggenstaaten im Interesse eines stärkeren vereinheitlichten maritimen Umweltschutzes einzuschränken. Dennoch erscheint eine derartige unterschiedliche Bindung von Küsten- und flaggenstaatlicher Gesetzgebung nicht gerechtfertigt. Wenn man anerkennt, daß der maritime Umweltschutz im Interesse aller Staaten liegt und Küsten- sowie Flaggenstaaten in gleicher Weise zu einer Verwirklichung beitragen müssen, ist es unumgänglich, beide in gleicher Weise an internationale Vorschriften zu binden.¹

2. Ergebnisse der 3. Seerechtskonferenz in bezug auf die Stärkung der Rechte der Küsten- und Hafenstaaten vor Tankerunfällen

Der Erlaß von Umweltschutzvorschriften liegt weiter in den Händen der einzelnen Staaten. Einer Übertragung von Rechtssetzungsbefugnissen auf die IMCO oder die UNEP haben die Staaten trotz der intensiven Bemühungen der internationalen Organisationen nicht zugestimmt. Damit bleibt der dominierende Einfluß der Flaggenstaaten auf die Erarbeitung von internationalen Umweltschutznormen erhalten.

Den Hafenstaaten ist nicht das Recht eingeräumt worden, Vorschriften über den Bau und die Ausrüstung und Besatzung der Schiffe, die die Häfen anlaufen, zu erlassen. Dem Erlaß nationaler Umweltschutzgesetze für den Bereich der Wirtschaftszonen sind enge Grenzen gesetzt. Größere Freiheit kommt den Küstenstaaten bei Erlaß nationaler Normen für den Bereich der Küstengewässer und der Eigengewässer zu. Nach Art. 220 ICN/Rev. 2 ergibt sich folgendes:

1) Siehe Wolfrum, Gutachten für den Rat, 1979 a.a.O. Hakapää, S.271 ff.

Verletzt ein Schiff internationale Umweltschutzvorschriften oder nationale Umweltschutzvorschriften, die den internationalen entsprechen, und hat dies schädliche Folgen für den Bereich der Wirtschaftszonen oder einer Sonderzone, so kann der betroffene Küstenstaat verlangen, daß sich das betreffende Schiff ausweist, seinen Registrierhafen, seinen nächsten Anlaufhafen meldet.¹

Wenn die Verletzung zu einer erheblichen Verschmutzung geführt hat und die maritime Umwelt in Mitleidenschaft gezogen worden ist, so kann eine Inspektion des Schiffes selbst durchgeführt werden.²

Die küstenstaatlichen Befugnisse gehen weiter, soweit es sich um Rechtsverletzungen mit Folgen für den Bereich der Küstengewässer oder die Küste selbst handelt. Hier kann der Küstenstaat stets eine Inspektion des verdächtigen Schiffes veranlassen und bei Verhältnismäßigkeit Zwangsmaßnahmen ergreifen.³

Das gleiche Recht steht dem Küstenstaat zu bei einer Verletzung nationaler Gesetze im Bereich der Küstenewässer, soweit diese internationalen Maßstäben entsprechen.⁴

Diese Zwangsmaßnahmen des Küstenstaates haben jedoch keine unbeschränkte Geltung. Dem Küstenstaat steht bei Verletzung seiner nationalen Gesetze im Bereich der Küstengewässer nur ein Beschlagnahmerecht zu. Dieses Recht besteht aber nicht bei Verletzung von Umweltschutzvorschriften in der Wirtschaftszone, selbst wenn diese Verletzung zu einer Schädigung der Flora- und Fauna der Küstengewässer geführt hat.⁵

1) vgl. Art.211 Abs. 5 ICNT/Rev. 2
Art.211 Abs. 3 ICNT/Rev.2

2) vgl. Art.220 Abs. 5 i.V.m. Art.226 ICNT/Rev.2
Eine Definition des Begriffes "physical inspection" enthält Art.226 ICNT/Rev.2

3) vgl. Art.220 Abs. 6 ICNT/Rev.2

4) vgl. Art.220 Abs. 2 ICNT/Rev.2

5) vgl. Art.220 Abs. 2 und Art.220 Abs. 6 ICNT/Rev.2

Diese Regelung verdeutlicht wiederum, daß die dritte Seerechtskonferenz streng zwischen den Befugnissen der Küstenstaaten und der Hafenstaaten unterscheidet. Die Zuständigkeit der Hafenstaaten ist nur insoweit gegeben, als die Rechtsverletzung im Bereich der Hohen See stattgefunden hat. Bei allen weiteren Verletzungen bedarf der Hafenstaat eines Auftrages. Demgegenüber hat der Hafenstaat stets das Recht, Zwangsmaßnahmen gegenüber Schiffen fremder Flagge zu unternehmen, Küstenstaaten dagegen steht dieses Recht nur bei Verletzung eigener Rechte und in Extremfällen zu.¹

Die Hafenstaaten werden im Interesse der Staatengemeinschaft besonders im Umweltschutz auf See tätig. Sie erhalten eine Art polizeilicher Befugnisse und haben bei Ausführung ihres Untersuchungsrechtes nicht einmal dem Flaggenstaat zu weichen. Die küstenstaatlichen Befugnisse fallen dagegen geringer aus, da ihnen nur in Ausnahmefällen das Recht einer direkten Untersuchung zugestanden wird.² Zusammenfassend läßt sich das Ergebnis der dritten Seerechtskonferenz wie folgt darstellen.

1. Grundsätzlich obliegt die Durchsetzung des nationalen sowie des internationalen Umweltschutzrechts für den Bereich der Hohen See den Flaggenstaaten. Die 3. Seerechtskonferenz enthält insoweit keine Neuerung. Zwar werden die Flaggenstaaten etwas stärker in die Pflicht genommen, dies stellt aber nur eine geringfügige Besserung der Stellung der Küsten- und Hafenstaaten dar. Den Hafenstaaten sind gewisse Kontrollrechte eingeräumt worden.

1) Hakapää, S.272 ff.
Schindler, S.248 ff.

2) Hakapää, S.272 ff.

2. Dem Küsten- und dem Hafenstaat obliegen die Durchsetzung der völkerrechtskonformen Umweltschutzvorschriften im Bereich der Wirtschaftszone. Insoweit wurde eine neue Entwicklung auf der 3. Seerechtskonferenz in Gang gesetzt. Es wurden küstenstaatliche Durchsetzungskompetenzen in bezug auf völkerrechtskonforme nationale Umweltschutzgesetze in der Wirtschaftszone eingeführt und festgelegt.
3. Die Durchsetzung nationaler Umweltschutzgesetze im Küstengewässerbereich obliegt allein den Küstenstaaten. Derartige Kompetenzen kamen den Küstenstaaten unter dem bisher geltenden Recht nicht zu.¹

1) Schindler, S.248 ff.

Hakapää, S.272 ff.

Wolf, Die 3. Seerechtskonferenz, Baden-Baden 1981

Ausblick:

=====

Faßt man das aufgezeigte völkerrechtliche Instrumentarium, die universellen und regionalen Verträge zusammen, ergibt sich für die Regelung der Meeresverschmutzung folgendes Bild:

Auf internationaler Ebene gibt es bisher nur unzulängliche Ansätze zu einer Regelung. Die UN-Resolution Nr. 2749 (XXV) vom 17. Dezember 1970, die den Meeresboden und die Meeresschätze außerhalb der Grenzen nationaler Hoheit zum gemeinsamen Erbe der Menschheit erklärt, ist bislang kaum mehr als ein moralisches Postulat, das der Ausgestaltung bedarf. Art. 24 und 25 der Genfer Konvention über die Hohe See von 1958 enthalten in allgemeiner Formulierung eine Aufforderung an die Unterzeichnerstaaten, Vorschriften zum Schutze der Hohen See vor Verschmutzung durch Öl zu erlassen.

Auf universeller Ebene gibt es bis jetzt nur ein Vertragswerk, das den Küstenstaaten zum Schutze ihrer maritimen Umwelt ein Interventionsrecht einräumt: das Brüsseler Interventionsabkommen von 1969. Diesem internationalen Interventionsabkommen entspricht auf regionaler Ebene das Bonner Abkommen zum Schutze der Nordsee von 1969.

Es gibt jedoch kein Interventionsrecht der Küstenstaaten bei nicht unfallbedingter Ölverschmutzung. Den Küstenstaaten stehen bei absichtlicher oder bei vorsätzlicher Abgabe von Schadstoffen ins Meer, ohne daß ein Unfall vorliegt, keine Eingriffsrechte zu.

Begeht ein Schiff eine unerlaubte Verschmutzungshandlung, so kann der betroffene Küstenstaat zwar beim Flaggenstaat eine strafrechtliche Verfolgung dieser Handlung beantragen, so bleibt es doch im Ermessen des Flaggenstaates, ob er ein Verfahren gegen die Verantwortlichen des Schiffes einleiten will. Zum Nachweis eines Verstoßes wird der Küstenstaat auch leicht in eine Beweisnot geraten, da er das betroffene Schiff nicht selbst aufbringen kann. Kommt noch hinzu, daß das Interesse des Flaggenstaates an der Einleitung eines Verfahrens nicht besonders groß sein wird, es sei denn, es handle sich um einen spektakulären Fall, der weltweites Aufsehen erregt hätte.

Der größte Mangel an der gegenwärtigen Rechtslage ist die Unsicherheit über ein allgemeines Verschmutzungsverbot. Die Meinungen reichen von der Auffassung der totalen Freiheit der Hohen See, nach der alles erlaubt ist, was nicht verboten ist, bis zur gegenteiligen Auffassung, die von einem grundsätzlichen Verbot der Verschmutzung ausgeht.

Während die 3. Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen den Küsten- und Hafenstaaten nur in ihren Wirtschaftszonen und Eigengewässern gewisse Kontrollrechte einräumt, ist der Schutz der Hohen See nach wie vor wenig befriedigend. Denn der Umweltschutz für den Bereich der Hohen See bemißt sich zum einen nach den international anerkannten Maßstäben, zum anderen nach dem nationalen Recht der Flaggenstaaten. Die Hafenstaaten haben aber nur die Möglichkeit, die international anerkannten Regeln und Maßstäbe durchzusetzen.

Ist es nicht gelungen, derartige anerkannte Maßstäbe und Regelungen einzuführen, so läuft die Kompetenz der Hafenstaaten ins Leere. Sie haben nicht die Möglichkeit, die Einhaltung der von einzelnen Staaten erlassenen nationalen Gesetze zu überwachen, zumindest nicht, solange sie von diesen nicht mit der Aufgabe speziell betraut werden. Damit verbleibt der Schutz der Hohen See primär in den Händen der Flaggenstaaten.

Der Erlaß der Umweltschutznormen liegt somit in den Händen der einzelnen Staaten. Die Bemühungen von IMCO oder UNEP, Rechtssetzungsbefugnisse zu erhalten, blieben bisher ohne Erfolg. Es gibt kein internationales Organ, keine internationale Polizei, mit deren Hilfe die Durchsetzung der internationalen Vorschriften gegen die Verschmutzung der Meere durch Öl durchgesetzt werden könnte. Diese durch das Völkerrecht bedingte Schwäche könnte durch die Errichtung zentraler Behörden und durch die Delegation der zur Kontrolle, Überwachung und eventuellen Ahndung erforderlichen Hoheitsbefugnisse auf diese Behörden egalisiert werden. Die "Errichtung regionaler, später weltweiter Kontrollbehörden mit eigenen Vollzugsorganen" schlägt auch Jenisch¹ vor: "Das Problem der Nichtsouveränität der Hohen See könnte z.B. dadurch gelöst werden, daß die Anliegerstaaten Rechtsverordnungen erlassen, die das Verhalten ihrer Schiffe auf Hoher See regeln. Ein Eingriffsrecht von Seiten der Vollzugsorgane wäre dann nicht im Widerspruch mit dem Völkerrecht, wenn der Staat die Durchführung auf die regionale Kontrollbehörde delegiert."

1) Jenisch, Außenpolitik, (22), 1971, S.668

Ebenso ist Hunter¹ der Ansicht, daß die Errichtung zentraler Behörden eine entscheidende Rolle bei der Effektivität jeder Dumping Kontrolle spielt. Die Völkergemeinschaft müßte sich jedoch in absehbarer Zeit auf einen internationalen Überwachungsdienst - eine Art "sea-patrol" einigen.² Diese Ansicht vertritt auch Brown³: "Experience suggests that at the present time attempts to endow either an international agency or the naval forces of other States with jurisdictional powers over vessels on the High Seas will not be acceptable to the great majority of maritime States."

Problematisch ist, daß IMCO-Konventionen erst dann in Kraft treten, wenn sie von einer ausreichenden Anzahl nationaler Regierungen unterzeichnet worden sind. Zum anderen gibt es keine internationale Macht, die sicherstellt, daß die internationalen Normen eingehalten werden, zumal die Inkraftsetzung der internationalen Vorschriften von dem Unterzeichnerwillen durch die Flaggenstaaten abhängig ist.

Angesichts der schnellen Zunahme der Meeresverschmutzung muß die IMCO in den Machtbereich der Flaggenstaaten derart eingreifen können, daß der

- Verhinderung der Verschmutzung durch Öl (präventiv) und der
- Identifizierung, Kontrolle und Bekämpfung (repressiv)

Vorrang vor den Rechten der Flaggenstaaten gewährt wird.

-
- 1) Hunter in: American Soc. of International Law, Ocean Dumping Convention, S.18 ff.
 - 2) Vitzthum, der Rechtsstatus des Meeresbodens, S.306
 - 3) Brown, The Legal Regime, S.204

Folgender Katalog könnte zu einer Eindämmung der Meeresverschmutzung durch Öl führen. Es sind nur solche Vorschläge aufgeführt, die durchführbar erscheinen und im Moment auch dringlich sind. Es wird unterschieden zwischen dem internationalen und dem nationalen Bereich.

1. Internationaler Bereich:

- Ratifizierung bestehender Konventionen zum Schutz vor Ölverschmutzungen durch die Staaten mit der höchsten Welthandelsflotte.
- Mitarbeit an internationalen Konventionsentwürfen über ein generelles Verbot der Meeresverschmutzung durch Öl.
- Reduzierung der Ölaustritte durch Schiffe durch strenge IMCO-Regeln über:
Schiffbauliche Veränderungen an Tankern, die zwingende Errichtung von Tankreinigungsanlagen und Einrichtungen für die Abgabe von Schmutzölen in allen Häfen, diese Reinigung des Ballasttanks und die Abgabe von Schmutzöl darf für den Flaggenstaat mit keinerlei Kosten verbunden sein, da sonst aus Kostengründen das Öl ins Meer abgelassen wird, die Einrichtung von Tankerstraßen in engen Gewässern und die Einführung von Verkehrstrennungsgebieten für Tanker, als auch Sicherheitsbestimmungen für Ölbohrungen im Schelfmeer.
- Errichtung regionaler, später weltweiter Kontrollbehörden mit eigenen Vollzugsorganen.

b) Nationaler Bereich:

- Bestehende innerstaatliche Gesetze müssen wirkungsvoll über Ländergrenzen hinweg angewendet und überwacht werden.
- Aufbau eines Überwachungs- und Warnsystems vor Ölverschmutzungen entlang der nationalen Küsten.

Diese sachlichen Forderungen sind geeignet, dem geltenden Völkerrecht eine neue Dimension auf dem Gebiet des Meeresschutzes vor Ölverschmutzungen zu eröffnen.

Es müssen neue Formen universeller Anwendung von Anti-Pollution-Regeln gefunden werden. In den letzten Jahren wurden durch die IMCO bahnbrechende Fortschritte in der Erstellung materieller Verschmutzungsverbote erreicht. Es liegt nun in der Hand der Staaten, ob diese Abkommen in Kraft treten und ob sie von einer großen Anzahl von Staaten unterstützt werden. Die internationalen Abkommen zum Schutze der Meere vor Öl könnten, wenn die Staaten dies wirklich wollen, Bestand des alle Staaten, also auch die Nichtunterzeichnerstaaten bindenden allgemeinen Völkergewohnheitsrechtes werden. Die Entwicklung vom Vertragsrecht zu Völkergewohnheitsrecht hängt nach dem Urteil des internationalen Gerichtshofes vom 20.02.1969 entscheidend von der Praxis der Staaten nach Vertragsabschluß ab. Wenn auch die Nichtunterzeichnerstaaten von einem Verbot der Verschmutzung der Meere ausgehen, so könnte in Zukunft diese Generalklausel in Völkergewohnheitsrecht erwachsen.

ANHANG

ANHANG 1

Skizzen zum Inkrafttreten der oben genannten
Ölverschmutzungsabkommen

Blatt 1

Internationale Konventionen zur Reinhaltung des Meeres

Zweck	Bezeichnung der Konvention	Vertragsort Jahr	in Kraft
Verhütung des Einbringens von Schadstoffen allgemein	Convention on 1) Territorial Sea and Contiguous Zone 2) High Seas 3) Continental Shelf	Genf 1958/ 1960	nein
	Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft (nur Nordsee u. Nordostatlantik)	Oslo 1972	ja
	Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft (weltweit)	London 1972	ja
	International Action to Control Pollution of Sea from <u>Land-based Sources</u>	Paris 1974	nein
	Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea	Helsinki 1974	nein
	Cooperation in Combating Pollution of the Mediterranean Sea by Oil and other Substances	Barcelona 1976	nein
Verhütung des Einbringens von Öl	Prevention of Pollution of Sea by Oil Anderung Anderung Anderung Anderung (Marpol) Anderung	London (IMCO) 1954 1962 1969 1971 1973 1978	ja ja nein nein nein nein
Bekämpfung von Öl im Meer	Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties	Brüssel 1967	ja
	Agreement for Mutual Assistance in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil	Bonn 1969	ja

Internationale Konventionen zur Reinhaltung des Meeres

Zweck	Bezeichnung der Konvention	Vertragsort Jahr	in Kraft
Haftung	Civil Liability for Oil Pollution Damage	Brüssel (IMCO) 1969	ja
	Establishment of an International Fund for Compensation of Oil Pollution Damage	Brüssel (IMCO) 1971	nein
Sicherheit des Schiffsverkehrs	Safety of Life at Sea (Solus) Änderung	London 1960 1972	ja ja
	Preventing Collisions at Sea Änderung	London 1960 1972	ja ja

Freiwillige Zusammenschlüsse/Fonds der Industrie

Name	Gründungs- jahr	Mitglieder	Zweck	Entschädigungsbegrenzung	
				je Schiffs- tonne §	Gesamt Mio
TOVALOP	1969	Tankereigentümer 99,5 % d. Tonnage	Entschädigung für Säuberungsmaßnahmen an Regierungen	100	10
CRISTAL	1971	Ölgesellschaften Ergänz. zu TOVALOP 90 % d. Tonnage	Entschädigung für Säuberungsmaßnahmen an Dritte incl. Regierungen	125	30
OPOL	1974	Nordsee-Operatoren + UK-Regierung	Entschädigung an Dritte incl. Regierungen		16

Fußnote:

TOVALOP	Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning <u>Liability of Oil Pollution</u>
CRISTAL	Contract Regarding an Interim Supplement of <u>Tanker Liability for Oil Pollution</u>
OPOL	<u>Offshore Pollution Liability Agreement</u>

Aktueller Stand internationaler Übereinkommen mit Bezug auf den Schutz der Meeresumwelt der Nordsee

	Belgien	BR Deutschland	Dänemark	Frankreich	Großbritannien	Niederlande	Norwegen	Schweden	Datum der Annahme	Ort der Annahme	Datum des Inkrafttretens	Stand der Information
Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus, 1976 (Pariser Konvention)	x	x	x	x	?	x	?	?	4. 6. 1974	Paris	6. 5. 1978	24. 6. 1980
Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen durch Schiffe und Luftfahrzeuge, 1972 (Osloer Übereinkommen)	-	x	x	x	x	x	x	x	15. 2. 1972	Oslo	7. 4. 1975	24. 6. 1980
Internationales Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen, 1972 (Londoner Übereinkommen)	-	x	x	x	x	x	x	x	29. 12. 1972	London	30. 8. 1975	24. 6. 1980
Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1960 (SOLAS 1960)	x	x	x	x	x	x	x	x	17. 6. 1960	London	26. 5. 1965	24. 6. 1980
Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974 (SOLAS 1974)	-	-	x	x	x	-	x	-	1. 11. 1974	London	25. 5. 1980	24. 6. 1980
SOLAS Protokoll, 1978	-	-	-	-	-	-	-	-	17. 2. 1978	London	25. 5. 1980	24. 6. 1980
Internationales Übereinkommen über Ausbildung, Beteiligung und den Wachdienst von Seeleuten, 1978	-	-	-	-	-	-	-	-	7. 7. 1978	London	-	24. 6. 1980
Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 (OILPOL)	x	x	x	x	x	x	x	x	12. 5. 1954	London	28. 7. 1958	24. 6. 1980
OILPOL Änderungen 1963	x	x	x	x	x	x	x	x	11. 4. 1962	London	18. 5. u. 28. 6. 1967	24. 6. 1980
OILPOL Änderungen 1969	x	x	x	x	x	x	x	x	21. 10. 1969	London	20. 1. 1978	24. 6. 1980
OILPOL Änderungen 1971 (Great Barrier Reef)	-	x	-	x	x	-	x	x	12. 10. 1971	London	-	24. 6. 1980
OILPOL Änderungen 1971 (Tanks)	-	-	-	-	x	-	x	x	15. 10. 1971	London	-	24. 6. 1980
Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, 1973 (MARPOL)	-	-	-	-	-	-	-	-	2. 11. 1973	London	-	24. 6. 1980
MARPOL Protokoll, 1978	-	-	-	-	-	-	-	-	17. 2. 1978	London	-	24. 6. 1980
Internationales Übereinkommen über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstoßen auf See, 1972	x	x	x	x	x	?	x	x	20. 10. 1972	London	15. 7. 1977	24. 6. 1980
Internationales Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungen, 1969	x	x	x	x	x	x	x	x	29. 11. 1969	Brüssel	6. 5. 1975	24. 6. 1980
Protocol relating to Interventions on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil, 1973	-	-	-	-	-	-	-	x	2. 11. 1973	London	-	24. 6. 1980
Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Ölverschmutzungen der Nordsee, 1969 (Bonn-Abkommen)	x	x	x	x	x	?	?	x	9. 6. 1969	Bonn	9. 8. 1969	24. 6. 1980

Zeichenerklärung: x = ratifiziert
 - = nicht ratifiziert, noch nicht in Kraft
 ? = keine Information verfügbar

Stofflisten ausgewählter Regelungen

Stofflisten ausgewählter internationaler Regelungen

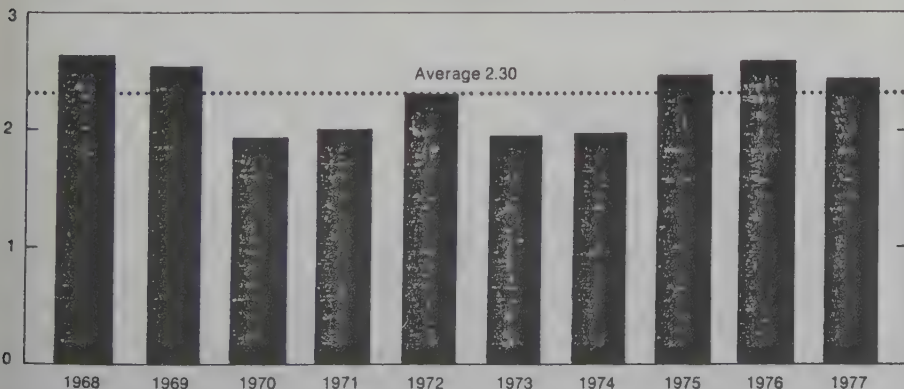
	Seite 1	Seite 2
Übereinkommen zur Verbotung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Land aus, 1976 (Paris: Übereinkommen)	- Organische Halogenverbindungen und Stoffe, die in der Meeresumwelt derartige Verbindungen bilden können, mit Ausnahme solcher Stoffe, die biologisch unschädlich sind oder die im Meer rasch in biologisch unschädliche Stoffe umgewandelt werden - Quecksilber und Quecksilberverbindungen - Cadmium und Cadmiumverbindungen - Beständige Kunststoffe, die im Meer treiben, schwimmen oder untergehen können und die jede rechtliche Nutzung des Meeres ernstlich behindern können - Aus Erdöl gewonnene beständige Öle und Kohlenwasserstoffe	- Organische Verbindungen von Phosphor, Silizium und Zinn und Stoffe, die in der Meeresumwelt derartige Verbindungen bilden können, mit Ausnahme derjenigen Stoffe, die biologisch unschädlich sind oder die im Meer rasch in biologisch unschädliche Stoffe umgewandelt werden - Reiner Phosphor - Aus Erdöl gewonnene nichtbeständige Öle und Kohlenwasserstoffe - Folgende Elemente und ihre Verbindungen: Arsen Kupfer Nickel Chrom Blei Zink - Stoffe, die nach a) nicht der Meeresumwelt eine schädliche Wirkung auf die Organismen verursachen und die die Nutzung des Meeres ernstlich behindern können
Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften betreffend die Ableitung bestimmter gefährlicher Stoffe in die Gewässer der Gemeinschaft (RNV 131)	- Organische Halogenverbindungen und Stoffe, die im Wasser derartige Verbindungen bilden können - Organische Phosphorverbindungen - Organische Zinnverbindungen - Stoffe, deren kancerogene Wirkung im oder durch das Wasser ernstlich behindert werden - Quecksilber und Quecksilberverbindungen - Cadmium und Cadmiumverbindungen - Beständige Minerale und aus Erdöl gewonnene beständige Kohlenwasserstoffe - Langzeitige Kunststoffe, die im Wasser treiben, schwimmen oder untergehen können und die jede Nutzung des Gewässers behindern können (nur für die Anwendung einiger Vorschriften der Richtlinie) (*) Sofern bestimmte Stoffe aus der Liste 1 kancerogene Wirkung haben, fallen sie unter Gruppe 4 dieser Liste.	- Diejenigen Stoffe der in der Liste 1 aufgeführten Stoffklassen und Stoffgruppen, für die die in der Richtlinie vorgesehenen Grenzwerte nicht festgesetzt werden - Folgende Metalle und Metalle und ihre Verbindungen: 1. Zink 2. Blei 3. Arsen 4. Nickel 5. Antimon 6. Chrom 7. Molybdän 8. Blei 9. Titan 10. Zinn 11. Barium 12. Beryllium 13. Thallium 14. Tellur 15. Uran 16. Silber - Beständige Minerale und aus Erdöl gewonnene beständige Kohlenwasserstoffe - Stoffe, die nach a) nicht der Meeresumwelt eine schädliche Wirkung auf die Organismen verursachen und die die Nutzung des Meeres ernstlich behindern können - Offene oder langzeitige organische Siliziumverbindungen und Stoffe, die im Wasser nur Bildung solcher Verbindungen führen können, mit Ausnahme derjenigen, die biologisch unschädlich sind oder die sich im Wasser rasch in biologisch unschädliche Stoffe umwandeln - Anorganische Phosphorverbindungen und reiner Phosphor - Nichtbeständige Minerale und aus Erdöl gewonnene nichtbeständige Kohlenwasserstoffe - Cyanide, Fluoride - Stoffe, die sich auf die Seuerstoffbilanz ungünstig auswirken, insbesondere Ammoniak, Nitrite
Übereinkommen zur Verbotung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen durch Schiffe und Luftfahrzeuge, 1973 (Oslo: Übereinkommen)	- Organische Halogenverbindungen und Verbindungen, die in der Meeresumwelt derartige Stoffe bilden können, mit Ausnahme solcher Stoffe, die nicht giftig sind oder die im Meer rasch in biologisch unschädliche Stoffe umgewandelt werden - Organische Siliziumverbindungen und Verbindungen, die in der Meeresumwelt derartige Stoffe bilden können, mit Ausnahme solcher Stoffe, die nicht giftig sind oder die im Meer rasch in biologisch unschädliche Stoffe umgewandelt werden - Stoffe, die nach übereinstimmender Auffassung der Vertragsparteien unter den Bedingungen ihrer Bestimmung wahrscheinlich lebensgefährlich sind - Quecksilber und Quecksilberverbindungen - Cadmium und Cadmiumverbindungen - Beständige Kunststoffe und anderes beständiges synthetisches Material, das im Meer treiben oder schwimmen können und die ernstlich die Fischerei oder die Schifffahrt beeinträchtigen, die Annehmlichkeiten der Umwelt verringern oder sonstige rechtliche Nutzungen des Meeres behindern können	- Arsen, Blei, Kupfer, Zink und ihre Verbindungen, Cyanide und Fluoride sowie Schlingengiftbekämpfungsmittel und ihre Nebenprodukte, soweit sie nicht unter die Liste 1 fallen - Behälter, Schrott, tierische Stoffe, die auf den Meeresboden sinken können, sowie sonstige sperrige Abfälle, welche die Schifffahrt ernstlich behindern können - Stoffe, die zwar nicht giftig sind, jedoch wegen der Menge, in der sie ausgebracht werden, schädlich wirken können oder welche die Annehmlichkeiten der Umwelt ernstlich verringern können
Übereinkommen zur Verbotung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen, 1973 (London: Übereinkommen)	- Organische Halogenverbindungen - Quecksilber und Quecksilberverbindungen - Cadmium und Cadmiumverbindungen - Beständige Kunststoffe und anderes beständiges synthetisches Material, z. B. Netze und Seile, die im Meer so treiben oder schwimmen können, daß sie die Fischerei, die Schifffahrt oder sonstige rechtliche Nutzungen des Meeres ernstlich behindern können - Rohöl, Heizöl, schwere Dieselöl und Schmieröl, hydraulische Flüssigkeiten und einen dieser Stoffe enthaltende Gemische, die zum Zweck des Einbringens an Bord genommen werden - Hochgradig radioaktive Abfälle oder sonst hochgradig radioaktive Stoffe, die aus gesundheitlichen oder sonstigen Gründen von dem dafür zuständigen internationalen Gremium, z. Z. der IAEA, als ungeeignet für das Einbringen ins Meer bezeichnet sind - Stoffe in jeglicher Form (z. B. fest, flüssig, in Lösung, gasförmig oder als Dampf), die für die biologische und die menschliche Gesundheit gefährlich sind - Die vorstehenden Abfälle gelten nicht für Stoffe, die durch physikalische, chemische oder biologische Prozesse im Meer rasch unschädlich gemacht werden, sofern sie nicht: a) den menschlichen Gesundheit oder die Meereslebewesen ernstlich gefährden b) die menschliche Gesundheit oder die Meereslebewesen ernstlich gefährden	- Abfälle, die bedeutende Mengen folgender Stoffe enthalten: Arsen Blei Kupfer Zinn organische Siliziumverbindungen Cyanide Fluoride Schlingengiftbekämpfungsmittel und ihre Nebenprodukte, soweit sie nicht unter die Liste 1 fallen - Bei der Erteilung von Erlaubnissen für das Einbringen großer Mengen von Säuren und Laugen ist die folgende Vorbedingung unter Ziffer 1 aufgeführten Stoffe und möglicher zusätzlicher Stoffe zu berücksichtigen: Beryllium Chrom Nickel Vanadium und ihre Verbindungen - Behälter, Schrott und sonstige sperrige Abfälle, welche auf den Meeresboden sinken und die Fischerei oder die Schifffahrt ernstlich behindern können

	Liste 1	Liste 2
Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen, 1972 (Londoner Übereinkommen)	0. Diese Liste gilt nicht für Abfälle oder sonstige Stoffe (z. B. Abwasser-schlamm oder Baggergut), welche die unter den Ziffern 1 bis 5 bezeichneten Stoffe als Spurenverunreinigung enthalten.	4. Radioaktive Abfälle oder sonstige radioaktive Stoffe, die nicht in der Liste 1 aufgeführt sind. Bei der Erteilung von Erlaubnissen für das Einbringen dieser Stoffe sollen die Vertragsparteien die Empfehlungen des dafür zuständigen internationalen Gremiums, zur Zeit der Internationalen Atomenergie-Organisation, in vollem Umfang berücksichtigen.
Vorschlag einer Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Verunreinigungen von Abfällen im Meer (Vorschlag der Kommission aus dem Jahre 1974, vgl. Tz. 1.90 u. 1.66)	1. Organische Halogenverbindungen und Verbindungen, die in der Meeresumwelt derartige Stoffe bilden können, mit Ausnahme solcher Stoffe, die nicht giftig sind oder die im Meer rasch in biologisch unschädliche Stoffe umgewandelt werden. 2. Organische Silikonverbindungen und Verbindungen, die in der Meeresumwelt derartige Stoffe bilden können, mit Ausnahme solcher Stoffe, die nicht giftig sind oder die im Meer rasch in biologisch unschädliche Stoffe umgewandelt werden. 3. Quecksilber und Quecksilberverbindungen. 4. Cadmium und Cadmiumverbindungen. 5. Bestandteile Kunststoffes und anderes bestandiges synthetisches Material, die ernstlich die Fischerei oder die Schifffahrt beeinträchtigen, die Annehmlichkeiten der Umwelt verringern oder sonstige rechtmäßige Nutzungen des Meeres behindern können. 6. Aus Erdöl gewonnene Rohöle und Kohlenwasserstoffe sowie alle solche Stoffe enthaltenden Mischungen, die zum Zweck des Einbringens an Bord genommen werden. 7. Abfallstoffe hoher, mittlerer, niedriger Radioaktivität sowie andere Gegenstände von hoher, mittlerer, niedriger Radioaktivität. 8. Säuren und Laugen aus der Titan- und Aluminiumindustrie. 9. Materialien in jeglicher Form (fest, flüssig, schlammförmig, gasförmig oder in lebendigem Zustand), die für die biologische und chemische Kriegsführung hergestellt worden sind. 10. Diese Liste gilt nicht für Stoffe, die durch physikalische, chemische oder biologische Prozesse im Meer rasch unschädlich werden, sofern sie nicht: a) erbbaren Meeresorganismen einen unangenehmen Geschmack verleihen oder b) die menschliche Gesundheit oder die Gesundheit von Haustieren gefährden 11. Diese Liste gilt nicht für Abfälle und andere Gegenstände, die Spuren der in den Nummern 1 bis 9 genannten Stoffe enthalten.	1. a) Arsen, Blei, Kupfer, Beryllium, Chrom, Nickel, Vanadin und ihre Verbindungen. b) Cyanide und Fluoride; c) Schädlingsbekämpfungsmittel und ihre Nebenprodukte, soweit sie nicht unter die Liste 1 fallen; d) synthetische organische Chemikalien. 2. Säuren und Laugen, soweit sie nicht unter die Liste 1 fallen. 3. Behälter, Schrott und sonstige auf den Meeresboden sinkende, sperrige Abfälle, welche die Fischerei oder die Schifffahrt ernstlich behindern können. 4. Stoffe, die zwar nicht giftig sind, jedoch wegen der Menge, in der sie eingebracht werden, schädlich wirken können, oder welche die Annehmlichkeiten der Umwelt ernstlich verringern können. 5. Radioaktive Abfälle und sonstige radioaktive Gegenstände, soweit sie nicht unter die Liste 1 fallen.

ANHANG 2

Skizzen und Tabellen über weltweite Tankerunfälle

SERIOUS CASUALTY RATE PER 100 TANKERS AT RISK, 1968-1977



TANKERUNFALLE SEIT 1967



Die schwersten Tankerunglücke seit der Strandung der »Torrey Canyon« bis Ende 1980

● Schattenflage, DWT = Tonnen Deadweight

Torrey Canyon

● Liberia, 118285 DWT, 18. 3. 1967: Im Ärmelkanal auf Grund gelaufen. Öl fließt aus und verschmutzt die Küste von Wales

North Sands

Großbritannien, 69683 DWT, 6. 4. 1967: Explosion im Maschinenraum 180 Meilen vor den Kanarischen Inseln

Elise

● Liberia, 60193 DWT, 17. 4. 1967: Explosion nach Zusammenstoß mit Motorschiff vor Holland

Russel H. Green

● Liberia, 60427 DWT, 10. 6. 1967: Feuer nach Kollision mit MS »Irinj« 10 Meilen vor Tanger. Öl fließt aus.

Comandante

● Liberia, 65241 DWT, 11. 7. 1968: Rammt westlich von Liverpool Hafemole. Geringe Meeresverschmutzung

Yoko Maru

Japan, 87069 DWT, 9. 8. 1968: Wrack gerammt. 11000 Tonnen Rohöl fließen ins Arabische Meer vor Oman

Elma

● Liberia, 60193 DWT, 12. 12. 1968: Erneute Explosion beim Entladen in Amsterdam. Feuer verwüstet Hafenanlagen. 13 Tote

Benedict

● Liberia, 74953 DWT, 31. 5. 1969: Zusammenstoß mit der »Holtfeijl« 13 Meilen vor Schwedens Südküste. Öl fängt Feuer und fließt aus

La Fleche

● Liberia, 50150 DWT, 19. 6. 1969: Feuer nach Zusammenstoß mit der »Canberra Star« von Spaniens Nordwestspitze

Kajia

Norwegen, 100506 DWT, 24. 7. 1969: Kollision mit der »Ville de Majunga« vor Toulon (Frankreich). 20 Tote. Küste verschmutzt

Texaco Westminster

Großbritannien, 100927 DWT, 16. 9. 1969: Vor Hoek van Holland gestrandet. 300 Tonnen Rohöl fließen ins Meer

Seven Skies

Schweden, 97950 DWT, 6. 10. 1969: 130 Meilen vor Singapur nach Brand gesunken. 5 Tote

Marques

● Niederl. Antillen, 206905 DWT, 12. 12. 1969: Explosion im Zentraltank. Der Tanker sinkt drei Tage später vor Dakar (Senegal). 2 Tote

Macra

Großbritannien, 208560 DWT, 29. 12. 1969: Explosion im Haupttank 800 Meilen vor Durban (Südafrika). 2 Tote

Oceanic Grandeur

● Liberia, 58082 DWT, 3. 3. 1970: Kollision mit Wrack vor Nordspitze Australiens. Das meiste Öl fließt aus

Frances Hammer

● Liberia, 60333 DWT, 1. 5. 1970: Zusammenstoß mit der »Simba« vor Holland

Thorfaani

● Panama, 50230 DWT, 9. 6. 1970: Explosion während Tanksäuberung im Indischen Ozean

Aquaria

● Liberia, 214000 DWT, 10. 9. 1970: Feuer nach Zusammenstoß mit der »Svetlogorsk«. 1 Toter

Pacific Glory

● Liberia, 77648 DWT, 23. 10. 1970:

Rammt vor der Isle of Wight den Tanker »Allegro«. 14 Tote. Erhebliche Meeresverschmutzung durch auslaufendes Öl

Thames Maru

Japan, 73298 DWT, 28. 11. 1970: Feuer während Schiffssäuberung vor Yokohama (Japan). 4 Tote

Universe Patriot

● Liberia, 157602 DWT, 21. 1. 1971: Tankerexplosion vor der Küste Sardiniens. 15 Tote

Fenacastle

Norwegen, 97150 DWT, 17. 2. 1971: Vor Spaniens Atlantikküste auseinandergebrochen. 7 Tote

Walis

● Liberia, 60000 DWT, 27. 2. 1971: Vor Kapstadt gesunken. Meer und Strände verschmutzt

Ocean Bridge

Großbritannien, 113526 DWT, 8. 3. 1971: Explosion und Feuer vor der Nordwestspitze Spaniens. 1 Toter

Arete

● Liberia, 70020 DWT, 4. 5. 1971: Zusammenstoß mit Tanker »Agip Venezia« im Eingang zum Persischen Golf. 4 Tote

Sammanger

Norwegen, 60500 DWT, 14. 5. 1971: Explosion während Reparaturarbeiten im Hafen von Göteborg. 11 Tote

Arabiya

Kuwait, 208907 DWT, 4. 6. 1971: In der Straße von Singapur auf Grund gelaufen. Rohöl fließt ins Meer

Elcano

Spanien, 52163 DWT, 17. 11. 1971: Tankerexplosion 40 Meilen vor Dakar (Senegal). Schiff sinkt. 4 Tote

Cerso

Norwegen, 86265 DWT, 18. 11. 1971: Vor den Kanarischen Inseln gesunken

Elizabeth Knudsen

Norwegen, 216187 DWT, 24. 12. 1971: Zusammenstoß mit Tanker »Theognitor« vor Hoek van Holland. Rohöl fließt aus

New Star

Südkorea, 120250 DWT, 16. 1. 1972: Rumpf bricht im Südchinesischen Meer. Öl fließt aus

Aurore

Norwegen, 58260 DWT, 3. 3. 1972: Vor der Küste Neuguineas in Brand geraten. 3 Tote

Carlantic

● Liberia, 73220 DWT, 11. 7. 1972: Explosion im Maschinenraum westlich von Angola

Tamano

Norwegen, 88072 DWT, 22. 7. 1972: Vor Portland an der US-Ostküste gestrandet. Strände und Fischereihäfen verschmutzt

Texanita

● Liberia, 100613 DWT, 21. 8. 1972: Nach Zusammenstoß mit Tanker »Oswego Guardian« vor Kapstadt gesunken. 10 Tote

World Hero

● Liberia, 215971 DWT, 15. 11. 1972: Zusammenstoß mit griechischem Kriegsschiff »Ippolarkhos Merlin« vor Piräus. 44 Tote

Sea Star

Südkorea, 120300 DWT, 19. 12. 1972: Vom Tanker »Horta Barbosa« im Golf von Oman gerammt. 1 Toter. Öl läuft aus

Igara

Italien, 136400 DWT, 11. 3. 1973: 60 Meilen vor Singapur auf Felsen aufgelaufen und gesunken

Marquina

Spanien, 75800 DWT, 28. 3. 1973: Feuer nach Zusammenstoß mit der »Vikfrid« vor Dakar. 1 Toter

King Star

Südkorea, 134000 DWT, 3. 4. 1973: Vor Singapur gesunken

Agip Genova

Italien, 53196 DWT, 15. 5. 1973: Tankexplosion 100 Meilen vor Malta

Comoco Britannia

● Liberia, 116840 DWT, 24. 6. 1973: Mit Maschinenschaden im Nebel vor Ostengland gestrandet. Küstenverschmutzung durch auslaufendes Öl

Philippine Leader

Philippinen, 96191 DWT, 25. 6. 1973: Tankexplosion vor East London (Südafrika). Schiff bricht auseinander. 6 Tote

La Flicle

● Liberia, 50150 DWT, 18. 8. 1973: Erneut verunglückt. Tankexplosion vor Portugal. 3 Tote

Golar Patricia

● Liberia, 216326 DWT, 5. 11. 1973: Tankexplosion bei Reinigung 130 Meilen vor Gran Canaria. Schiff sinkt. 1 Toter

Marcus Lolli-Ghetti

Italien, 149000 DWT, 15. 11. 1973: Explosion südlich Kapstadt. 1 Toter

Splendid Breeze

● Liberia, 75029 DWT, 6. 12. 1973: 85 Meilen nördlich der Kanarischen Inseln gesunken. Ölladung noch im Wrack

Jawachta

Norwegen, 55000 DWT, 21. 12. 1973: Vor Schwedens Südküste Wrack gerammt. Strände durch Öl verschmutzt

Nai Giovanna

Italien, 133853 DWT, 22. 2. 1974: Zwischen Hawaii und Kalifornien nach Feuer im Tank explodiert und gesunken. 8 Tote

Olympic Grace

● Liberia, 64234 DWT, 22. 2. 1974: Vor Las Palmas auf Grund gelaufen. Öl fließt aus

Esso Mercla

Großbritannien, 166820 DWT, 30. 4. 1974: Feuer im Maschinenraum auf der Reede vor Ras Tanura im Persischen Golf. 1 Toter

Vantage Defender

USA 67400 DWT, 21. 6. 1974: 250 Kilometer südlich von New York mit Tanker »Land of Liberty« kollidiert und schwer beschädigt

Orwego Merchant

● Liberia, 52053 DWT, 15. 7. 1974: Kollision mit dem Tanker »Great Loyalty« vor Singapur. Letzterer nach Brand auf Grund gelaufen

Aniale

● Liberia, 150216 DWT, 24. 7. 1974: Tankexplosion bei Reinigungsarbeiten westlich von Brest. 1 Toter

Merula

● Niederl. Antillen, 206719 DWT, 9. 8. 1974: Durch Navigationsfehler in der Magellan-Straße auf Grund gelaufen. Starke Verschmutzung durch ausfließendes Öl

Acobas

● Liberia, 69683 DWT, 24. 8. 1974: Auf der Reede vor New York mit Wrack kollidiert. Auf Grund gesetzt

Perwinta Samudra XII

● Panama, 61230 DWT, 7. 9. 1974: Explosion im Maschinenraum vor den Philippinen. 4 Tote

Tyne Bridge

Großbritannien, 186753 DWT, 9. 9. 1974: Explosion im Tank südlich Osaka (Japan)

Elizav

● Liberia, 71060 DWT, 10. 9. 1974: Explosion im Maschinenraum südöstlich New York. 1 Toter

Obo Queen

Norwegen, 101600 DWT, 10. 10. 1974: Im Nebel vor Port Elizabeth (Südafrika) mit Tanker »Tekton« kollidiert

Palma

Schweden, 59210 DWT, 13. 10. 1974: Feuer und Explosion beim Laden in Pangkalansusu (Indonesien). 15 Tote

Yuyo Maru No. 10

Japan, 52836 DWT, 9. 11. 1974: Kollision mit der »Pacific Ares« in der Bucht von Tokio. 33 Tote. Brennend abge-schleppt, von japanischer Luftwaffe bombardiert und versenkt

Oriental Dragon

● Liberia, 124764 DWT, 4. 12. 1974: Tankexplosion bei Reparaturarbeiten in Japan. 6 Tote

Showa Maru

Japan, 237698 DWT, 6. 1. 1975: Vor Singapur auf Grund gelaufen. Öl fließt aus

Jakob Maerak

Dänemark, 88000 DWT, 29. 1. 1975: Im Hafen von Porto (Portugal) auf Sandbank gelaufen, explodiert und ausgebrannt. 6 Tote. Ölverschmutzung

Euristhen

● Liberia, 54120 DWT, 31. 1. 1975: Gerammt von Tanker »Edgar M. Queen« im Delaware River. Explodiert. 26 Tote, 11 Verletzte. Ölverschmutzung

Turk Ibn Ziyad

Irak, 118139 DWT, 26. 3. 1975: Beim Einlaufen in Rio de Janeiro mit Unterwasserhindernis kollidiert. Strandverschmutzung durch auslaufendes Öl

Tosa Maru

Japan, 73824 DWT, 17. 4. 1975: Mit Tanker »Cactus Queen« vor Singapur kollidiert und gesunken. »Cactus Queen« in Brand

Epic Colocotronis

Griechenland, 64636 DWT, 13. 5. 1975: Feuer im Maschinenraum vor Puerto Rico. Nach Löschen der Ladung aufgegeben

Elko Maru

Japan, 115667 DWT, 4. 6. 1975: Beim Versuch, Kollision zu vermeiden, in der Bucht von Tokio auf Grund gesetzt. Starke Ölverschmutzung

Lynda

● Liberia, 72757 DWT, 18. 6. 1975: Erneut verunglückt. Kollision mit Tanker »Esso Austria« in der Bucht von Bangkok

Arabiyyah

Kuwait, 212259 DWT, 27. 6. 1975: Erneute Havarie. Kollision mit der »Bounteous« im Persischen Golf

Princess Anne-Marie

● Griechenland, 67924 DWT, 13. 7. 1975: Risse im Rumpf durch Sturmschaden auf dem Indischen Ozean. Ölpest

Sea Scape

Schweden, 358400 DWT, 25. 7. 1975: Explosion beim Anwerfen der Maschinen in Haugesund (Norwegen)

Erolina Prima

Italien, 136182 DWT, 7. 8. 1975: Explosion im Maschinenraum vor Maskat (Arabien), weil Schmieröl auf überhitztes Rohr kam. 1 Toter

Giobetti Sun

● Bahamas, 55639 DWT, 15. 8. 1975: Kollision mit einer Bohrtank im Golf von Mexiko. Feuer an Bord. 6 Tote. Ölpest

Pacific Colocotronis

● Griechenland, 82504 DWT, 29. 9. 1975: Tankexplosion in schwerer See vor Holland. Ölpest an der Küste

Ses Tiger

● Liberia, 121739 DWT, 24. 10. 1975: Kollision in der Straße von Singapur mit der »Hirado«

Kriti Sun

● Griechenland, 123484 DWT, 28. 10. 1975: Im Tropensturm vor Singapur vom Blitz getroffen. In drei Teile zerbrochen. 7 Tote

Olympic Alliance

● Liberia, 219913 DWT, 12. 11. 1975: Vor Dover mit britischer Fregatte »HMS Achilles« kollidiert. Dann beim Einlaufen in Brest (zwecks Reparatur) Kai-mauer gerammt

Comoco Britannia

● Liberia, 117710 DWT, 30. 12. 1975: Abwärts Havarie. Feuer im Maschinenraum vor Lissabon

Berge Isara

● Liberia, 227556 DWT, 30. 12. 1975: Explosion südlich der Philippinen. Schiff sinkt mit 30 Mann Besatzung

Olympic Bravery

● Liberia, 227599 DWT, 24. 1. 1976: Maschinenschaden im Sturm westlich von Brest. Auf Grund gelaufen, bricht sieben Wochen später auseinander. Ölpest

Ancient Giant

● Liberia, 76258 DWT, 16. 3. 1976. Im Nebel vor Venedig gestrandet

Myseia

Großbritannien, 212759 DWT, 5. 4. 1976: Vor Singapur auf ein Riff gelaufen. Schwere Ölpest

Carolyn Jane

● Singapur, 87813 DWT, 30. 4. 1976: In schwerer See vor Malta leckgeschlagen. Leichte Ölpest

Urquola

Spanien, 111225 DWT, 12. 5. 1976: Vor Spaniens Nordwestspitze explodiert. Kapitän tot. Schwere Verschmutzung der Strände

Clawson

● Liberia, 97367 DWT, 12. 5. 1976: Feuer im Maschinenraum auf Reede vor Algier

Liverpool Bridge

Großbritannien, 168700 DWT, 12. 6. 1976: Zweifache Explosion vor Holland. 1 Toter

Brasilia Fatic

● Liberia, 191984 DWT, 12. 7. 1976: Nach Maschinenschaden Kollision mit dem Tanker »Diego Silang« in der Malacca-Straße. Schwere Ölpest

Ryoyo Maru

Japan, 91002 DWT, 11. 9. 1976: Im Taifun vor Japans Südwestküste mittschiffs aufgelsen

Olympic Kaler

● Liberia, 60015 DWT, 12. 9. 1976: Vor Mombasa gestrandet. Leichte Ölpest

Southern Sun

● Liberia, 115599 DWT, 23. 11. 1976: Bei starkem Wind vom Kurs abgetrieben und vor Libyen auf Grund gelaufen

Argo Merchant

● Liberia, 28691 DWT, 15. 12. 1976: Vor der US-Ostküste auf Grund gelaufen. 28000 Tonnen Rohöl laufen aus. Schwere Ölpest

Sanissima

● Liberia, 70700 DWT, 17. 12. 1976: Im Hafen von Los Angeles explodiert. 9 Tote, 58 Verletzte

Olympic Games

● Liberia, 61362 DWT, 27. 12. 1976: Beim Anlegemanöver im Delaware River an der US-Ostküste auf Grund gelaufen. Ölpest

Grand Zenith

● Panama, 31462 DWT, 2. 1. 1977: Im Nordatlantik verschollen. Mit 38 Mann und 29000 Tonnen Öl gesunken

Irene's Challenge

● Liberia, 34333 DWT, 18. 1. 1977: 200 Meilen vor den Midway-Inseln im Pazifik auseinandergebrochen. Ölpest auf 4200 Quadratmeilen

Exotik

● Liberia, 150308 DWT, 31. 1. 1977: Vor westafrikanischer Küste explodiert und auf Grund gelaufen. 8 Tote

Hawaiian Patriot

● Liberia, 99443 DWT, 23. 2. 1977: Feuer während eines Sturms vor Hawaii. Öl fließt ins Meer. 1 Toter

Ilse

● Liberia, 149556 DWT, 4. 3. 1977: Beim Übernehmen von Treibstoff in Rotterdam Explosion und Brand im Maschinenraum. 3 Tote

Esso Wilhelmshaven

● Liberia, 249864 DWT, 13. 3. 1977: Bei Reparaturarbeiten explodiert. 2 Tote

Claude Conway

● Panama, 45964 DWT, 20. 3. 1977: An der US-Ostküste explodiert und auseinandergebrochen. Ölpest. 12 Tote

Astro Leo

● Panama, 81000 DWT, 6. 4. 1977: Kollidiert mit dem japanischen Frachter »Ikushun Maru« vor Japan bei schlechter Sicht und verliert Öl. Beide Schiffe brennen und werden von den Besatzungen verlassen

Universe Defiance

● Liberia, 93526 DWT, 15. 4. 1977: Vor der westafrikanischen Küste explodiert und gesunken. 9 Tote

Anco Glory

● Griechenland, 20524 DWT, 13. 7. 1977: Auf der Reise zur Abwrackwerft im Maschinenraum explodiert, rasch ausbreitendes Feuer. 9 Tote

Venoli

Liberia, 325728 DWT, 16. 12. 1977: Kollision mit Schwestschiff »Venpet« vor der Küste Südafrikas. Schiff brennt. Öl läuft aus

Venpet

● Liberia, 325728 DWT, 16. 12. 1977: Kollision mit Schwestschiff »Venoli« vor der Küste Südafrikas. Schiff brennt. Treibstoff läuft aus.

Brazilian Maria

● Liberia, 318000 DWT, 14. 1. 1978: 25 Seemeilen südlich von Rio de Janeiro auf Grund gelaufen. 12000 Tonnen Öl strömen in die See

Pavlos V

● Griechenland, 25249 DWT, 11. 1. 1978: Bei Sizilien explodiert, nach Tripani geschleppt und gesunken. 2 Tote

Castlopeia

● Griechenland, 27871 DWT, 23. 2. 1978: Explodiert in der Karibik und beginnt zu brennen. 5 Tote

Amoco Cadiz

● Liberia, 228513 DWT, 17. 3. 1978: Vor Bretagne gestrandet. Über 200000 Tonnen Öl ausgelaufen. Schwere Ölpest

Cabo Tamar

Chile, 61260 DWT, 7. 7. 1978: Bei Talcahuano, Chile, gestrandet. 7000 Tonnen Öl laufen aus

Idella

● Liberia, 134400 DWT, 15. 7. 1978: Bei Reparatur in Singapur Explosion im Maschinenraum. 1 Toter

Theopae

● Griechenland, 34139 DWT, 21. 8. 1978: Zusammenstoß mit dem brasilianischen Bulk-Carrier »Frotanor«. Öl läuft aus

Maritime Hawk

● Panama, 109843 DWT, 28. 8. 1978: In Brand geraten. 2 Tote

Christos Bitas

● Griechenland, 57900 DWT, 12. 10. 1978: An der südgriechischen Küste gestrandet. 5000 Tonnen Öl laufen aus

Spyros

● Liberia, 62007 DWT, 12. 10. 1978: Bei Werftarbeiten in Singapur explodiert und in Brand geraten. 76 Tote und 69 Verletzte

Rosario del Mar

Spanien, 130000 DWT, 20. 10. 1978: Bei Reparaturarbeiten in Brand geraten. 1 Toter

Feso Sun

● Panama, 74000 DWT, 7. 11. 1978: Im philippinischen Hafen Limay die Mole gerammt. Nach Manila geschleppt. Dort explodiert und ausgebrannt. 31 Tote, 26 Verletzte

Andros Patria

● Griechenland, 218665 DWT, 31. 12. 1978: Rumpf bei Sturm auseinandergerissen und explodiert. 68000 Tonnen Öl laufen aus. 30 Tote

Betelgeuse

Frankreich, 119514 DWT, 8. 1. 1979: Explodiert beim Entladen im südinschen Hafen Bantry Bay, brennt und versinkt später. 40000 Tonnen Öl laufen aus. 50 Tote

Kling Star

Süd-Korea, 136861 DWT, 11. 2. 1979: Bei Reparaturarbeiten in Brand geraten. 2 Tote

Isabel Clara

● Liberia, 76000 DWT, 27. 2. 1979: Nach Tankwaschen bei Reise von Philadelphia nach Curaçao explodiert und in Brand geraten. 1 Toter

Mesimaki Frontis

● Liberia, 152798 DWT, 2. 3. 1979: Gestrandet in der Nähe Kretas. 10000 Tonnen Öl laufen aus

Grey Hunter

Großbritannien, 123964 DWT, 4. 3. 1979: Vor Gibraltar auf Grund gelaufen. Öl strömt aus

Formae

● Liberia, 97442 DWT, 5. 4. 1979: Kollision in der Nähe Singapurs. 10000 Tonnen Öl laufen aus

Sea Tiger

● Liberia, 123 692 DWT, 24. 4. 1979: Beim Entladen in Nederland, USA, vom Blitz getroffen und explodiert. Danach in Brand geraten und gesunken. 2 Tote

Glas

● Liberia, 48760 DWT, 28. 4. 1979: Sinkt nach Zusammenstoß mit der »Team Castor« vor der bretonischen Küste. 32000 Tonnen Öl laufen aus

Karleton

Großbritannien, 32017 DWT, 16. 3. 1979: Nach Rammen eines Eisbergs bei Neufundland auseinandergebrochen. Ein Kriegsschiff versenkt das Bugteil. Heckteil wird gerettet. 13000 Tonnen Öl strömen aus

Alba Tina

● Liberia, 212759 DWT, 27. 5. 1979: Beim Tankwaschen in Setubal, Spanien, explodiert und in Brand geraten. 5 Tote

Al Wawal

● Liberia, 126073 DWT, 8. 6. 1979: Beim Umbau in Piräus explodiert und in Brand geraten. 3 Tote

Arlin

● Liberia 28000 DWT, 28. 6. 1979: Auf dem Weg nach Singapur auseinandergebrochen, explodiert und gesunken. 12 Tote

Aegean Captain

● Liberia, 206937 DWT, 20. 7. 1979: Zusammenstoß mit dem Tanker »Atlantic Empress« bei der Insel Tobago. 1 Toter. 14000 Tonnen Öl laufen aus

Atlantic Empress

● Griechenland, 288045 DWT, 20. 7. 1979: Zusammenstoß mit dem Tanker »Aegean Captain« bei Tobago. 26 Tote. 275000 Tonnen Öl brennen ab, laufen aus und versinken mit dem Schiff

Ioannis Angelicoussis

● Griechenland, 65972 DWT, 16. 8. 1979: Beim Entladen explodiert und in Brand geraten und bei Cabinda, Angola, versunken

Cherry Duke

● Singapur, 29299 DWT, 26. 8. 1979: Nach Explosion gesunken. 5 Tote

Yamilius

● Griechenland, 50710 DWT, 20. 9. 1979: Auf dem Halskov Riff, Dänemark aufgelaufen. Öl strömt aus

CYS Dignity

● Liberia, 89999 DWT, 5. 10. 1979: Bei der Insel Margarita vor Venezuela aufgelaufen. Öl strömt aus

Tainavau

Spanien, 35040 DWT, 20. 10. 1979: Explodiert im Atlantik 200 Seemeilen vor der Insel Barbados und beginnt zu brennen. Mannschaft verläßt das Schiff. 1 Toter

Ganvor Maersk

Dänemark, 32056 DWT, 27. 10. 1979: Auf der Reede von Manaus nach Zusammenstoß mit unter Wasser schwimmendem Objekt explodiert und in Brand geraten. Schwere Ölpest

Berge Vango

● Liberia, 224313 DWT, 29. 10. 1979: Nach Serie von Explosionen im Südatlantik bei der Insel Tristan da Cunha versunken. 40 Tote

Burnah Agathe

● Liberia, 60700 DWT, 1. 11. 1979: Vor Galveston, USA, beim Anker von libanesischen Bulk-Carrier »Mimosas« gerammt, daraufhin explodiert und in Brand geraten. Schwere Ölverschmutzung. 31 Tote

Independenta

Rumänien, 150000 DWT, 15. 11. 1979: Beim Anker vor Istanbul vom griechischen Frachter »Epiraly« gerammt. Nach Explosion ausgebrannt. 51 Tote

Energy Determination

● Liberia, 321186 DWT, 13. 12. 1979: In der Straße von Hormuz in Brand geraten. Nach mehreren Explosionen auseinandergebrochen und gesunken

Flam

● Liberia, 55605 DWT, 19. 12. 1979: Rammstoß mit einem Schieber und zwei Schuten auf dem Mississippi. Nach mehreren Explosionen Feuer an Bord. Öl läuft aus

Primarosa

Italien, 254276 DWT, 22. 12. 1979: Bei Reparaturarbeiten explodiert. 1 Toter

Choyo Maru

Japan, 76123 DWT, 30. 12. 1979: Schiffsrumpf nördlich von Bali auseinandergebrochen und später gesunken

Sealek

● Griechenland, 59825 DWT, 15. 1. 1980: Nach Explosion im Maschinenraum mehrere Besatzungsmitglieder verletzt. Öl läuft aus

Selen

● Liberia, 213928 DWT, 16. 1. 1980: Vor dem Senegal absichtlich versenkt. Öl läuft aus

Princess Anne-Marie

● Griechenland, 70251 DWT, 28. 1. 1980: Wiederholte Havarie. Vor Havanna, Kuba, gestrandet. Öl läuft aus und verursacht schwerste Ölpest Kubas

Irene Serenade

● Griechenland, 103831 DWT, 23. 2. 1980: Beim Anker vor Pylos, Griechenland, explodiert und gesunken. Schwere Ölpest am Peloponnes. 2 Tote

Tanio

● Madagaskar, 27700 DWT, 7. 3. 1980: Vor der bretonischen Küste, Frankreich, auseinandergebrochen und Vorderteil gesunken. Schwere Ölpest. 8 Tote

Maria Alejandra

Spanien, 239010 DWT, 11. 3. 1980: An der westafrikanischen Küste explodiert und in weniger als einer Minute gesunken. 36 Tote

Amoco Cremona

● Liberia, 73982 DWT, 2. 4. 1980: Wiederholte Havarie. Kollidiert im Nebel vor Galveston, USA, mit dem US-Frachter »Mason Lykes« und gerät in Brand. Öl läuft aus

Al Bahaa B.

● Liberia, 239 410 DWT, 3. 4. 1980: Vor Tansania nach Explosion beim Tankwaschen gesunken. 6 Tote

Myceae

● Liberia, 238889 DWT, 3. 4. 1980: Nach drei Explosionen vor der westafrikanischen Küste gesunken. 1 Toter

Amoco Seafarer

● Liberia, 273275 DWT, 15. 5. 1980: Kollidiert im Kii Kanal von Japan mit dem Ore-Bulk-Oil-Carrier »Celebration Venture« aus Liberia

Exxon Houston

USA, 68968 DWT, 26. 7. 1980: Rammst Objekt unter Wasseroberfläche im Mississippi. Schwere Ölverschmutzung

Energy Concentration

● Liberia, 215675 DWT, 22. 7. 1980: Beim Entladen in Europoort, Rotterdam, auseinandergebrochen. Geringe Ölverschmutzung

Campeon

Spanien, 22353 DWT, 18. 8. 1980: Beim Laden von Treibstoff in Portugal explodiert und in Brand geraten. 3 Tote

Kapetan Markos N. L.

● Griechenland, 74364 DWT, 3. 11. 1980: Gerät in Brand und explodiert auf dem Weg nach Spanien

Siswanda

● Griechenland, 30228 DWT, 10. 11. 1980: Kollidiert im Bosporus mit dem britischen Tanker »Nordic Faith« und verliert Öl. Der Bosporus muß zeitweilig für die Schifffahrt geschlossen werden

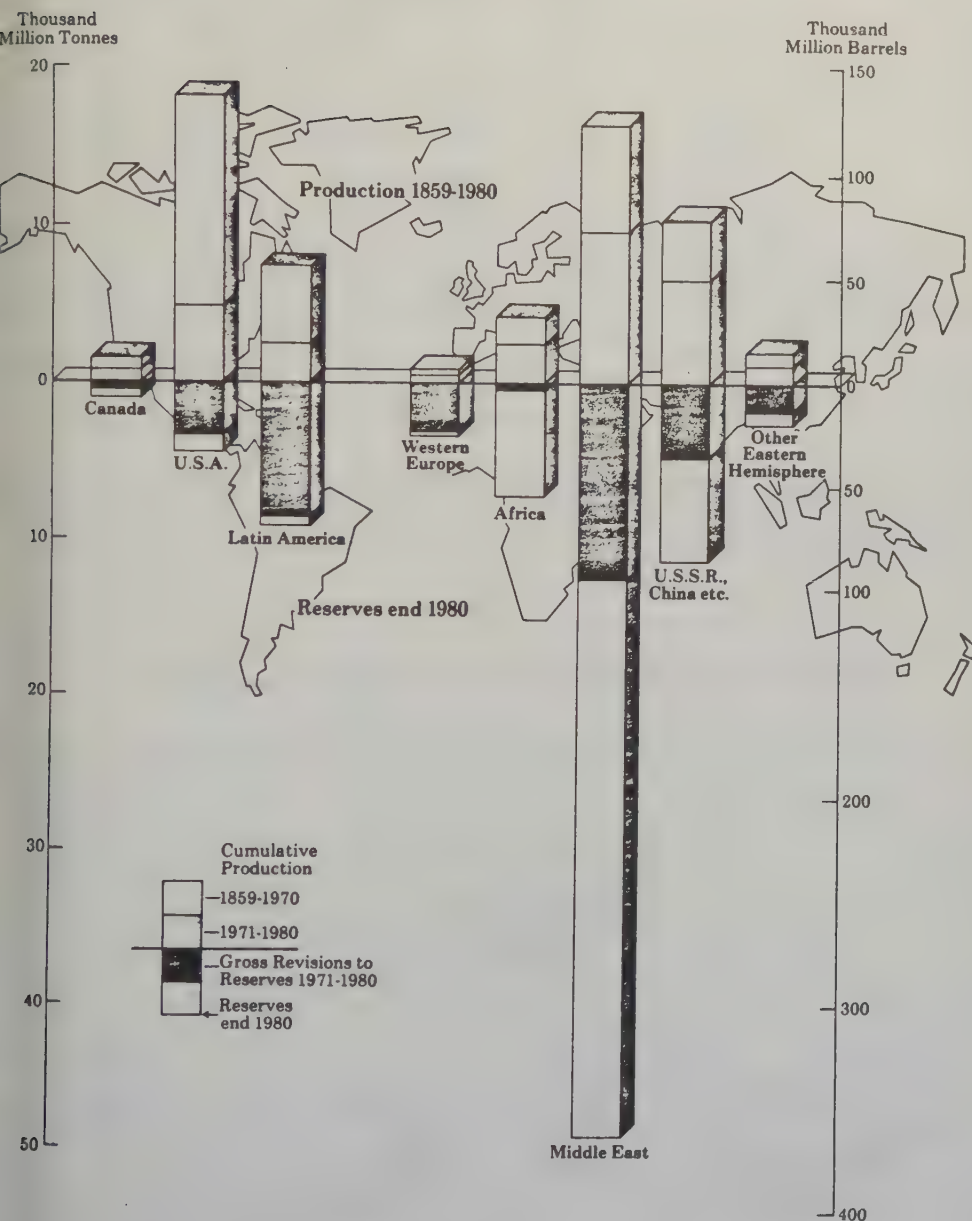
Kapetan Markos N. L.

● Griechenland, 74364 DWT, 28. 12. 1980: Wiederholte Havarie. Stranden bei Sturm in der Nähe von Arzew, Nordafrika, und verliert Öl

Fortune

● Liberia, 99009 DWT, 29. 12. 1980: Treibt beim Anker vor Dubai auf Grund und verliert 5500 Tonnen Öl

Total Discovered Oil



World "Published Proved" Reserves at End 1980

Country/Area	Thousand Million Tonnes	OIL Share of Total	Thousand Million Barrels	NATURAL GAS	
				Trillion* Cubic Feet	Share of Total
U.S.A.	4.1	4.9%	31.9	191.0	7.2%
Canada	0.9	1.1%	7.3	88.4	3.3%
Total North America	5.0	6.0%	39.2	279.4	10.5%
Latin America	9.7	10.6%	69.5	159.8	6.1%
Total Western Hemisphere	14.7	16.6%	108.7	439.2	16.6%
Western Europe	3.1	3.6%	23.2	159.8	6.1%
Middle East	49.2	55.3%	362.0	751.9	28.5%
Africa	7.4	8.4%	55.1	208.5	7.9%
U.S.S.R.	8.6	9.6%	63.0	920.0	34.8%
Eastern Europe	0.4	0.4%	2.8	9.4	0.4%
China	2.8	3.1%	20.5	24.5	0.9%
Other Eastern Hemisphere	2.7	3.0%	19.6	126.3	4.8%
Total Eastern Hemisphere	74.3	83.4%	544.8	2 200.4	83.4%
World (excl. U.S.S.R., E. Europe & China)	77.1	86.9%	568.8	1 686.7	63.9%
World	88.9	100.0%	654.9	2 639.6	100.0%

*Trillion: 10¹²; one million

Source of data

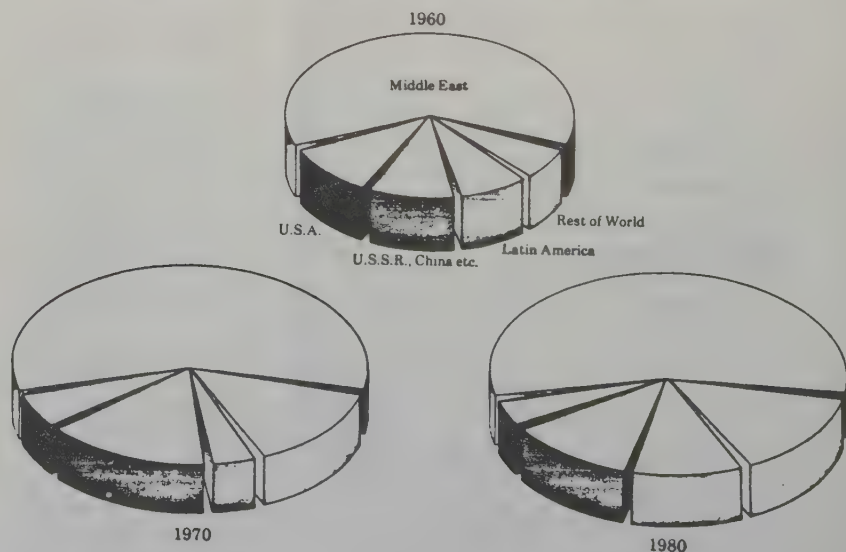
Canada: Canadian Petroleum Association.

All other areas: Estimates published by the "Oil and Gas Journal" (Worldwide Oil issue - 29th December, 1980), plus an estimate of natural gas for the U.S.A.

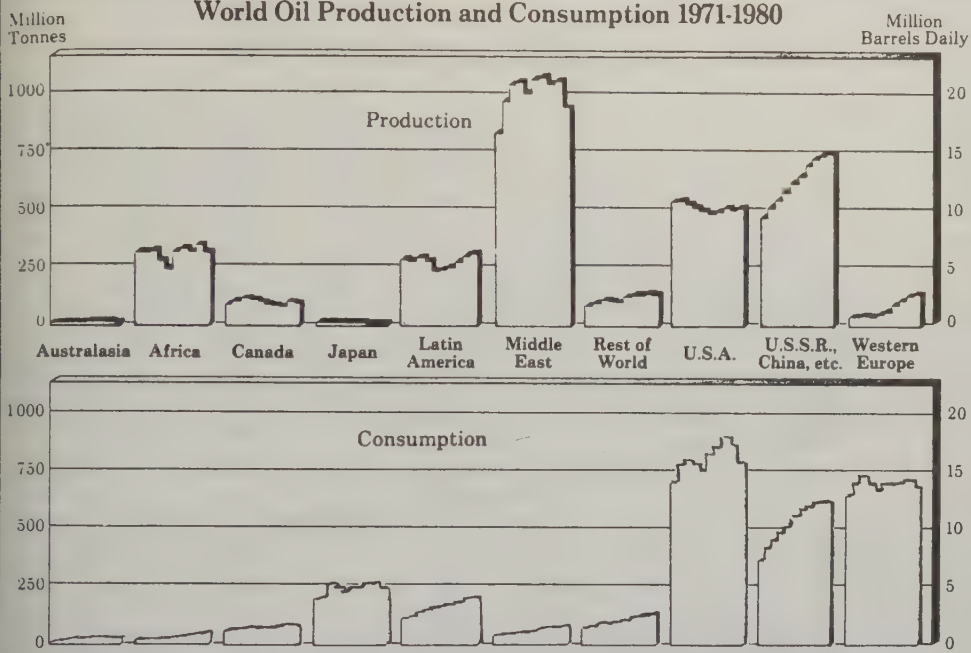
Notes

1. Proved crude oil and natural gas reserves are generally taken to be the volume of oil and gas remaining in the ground which geological and engineering information indicate with reasonable certainty to be recoverable from known reservoirs under existing economic and operating conditions.
2. The recovery factor, i.e. the relationship between proved reserves and total oil or total gas in place varies according to local conditions and changes in time with economic and technological changes.
3. For the U.S.A. and Canada, the oil data include natural gas liquids which it is estimated can be recovered from proved natural gas reserves.
4. The data exclude shale oil and tar sands.
5. Percentages are based on volume.

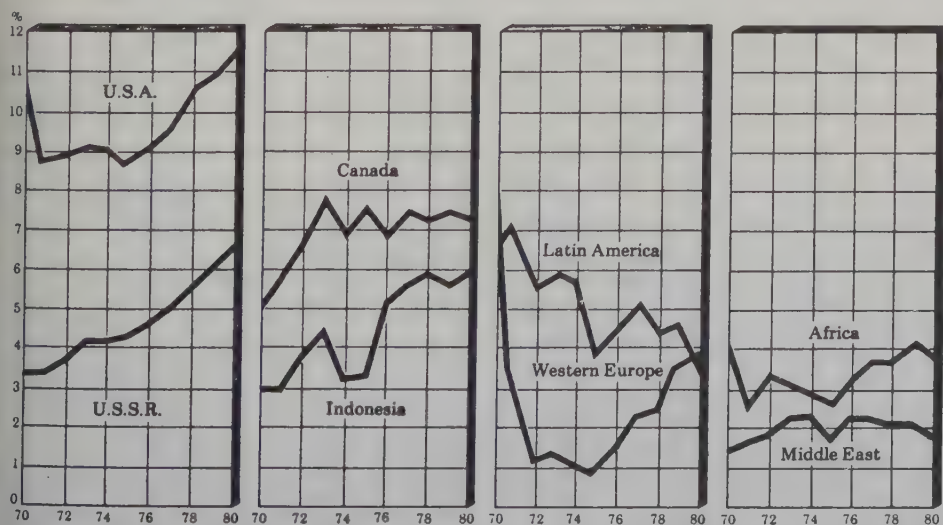
Development of World Oil Reserves 1960, 1970 and 1980



World Oil Production and Consumption 1971-1980

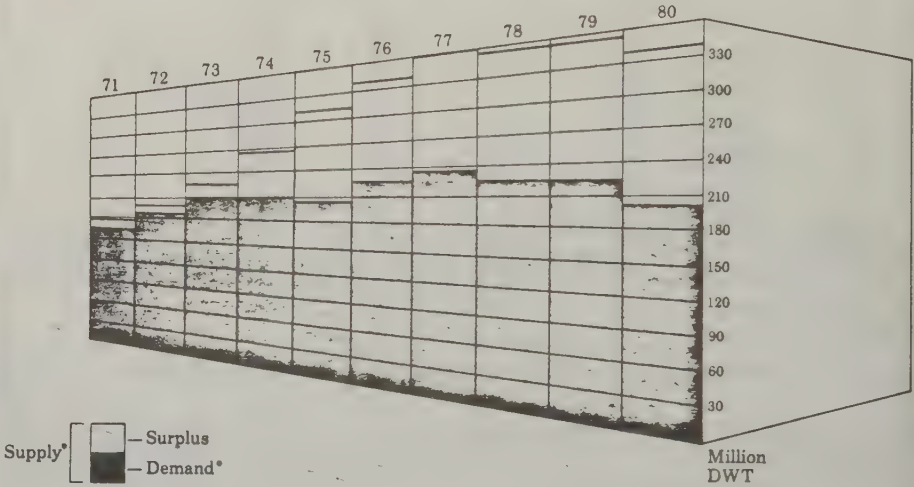


Production from Published Proved Crude Oil Reserves 1970-1980*



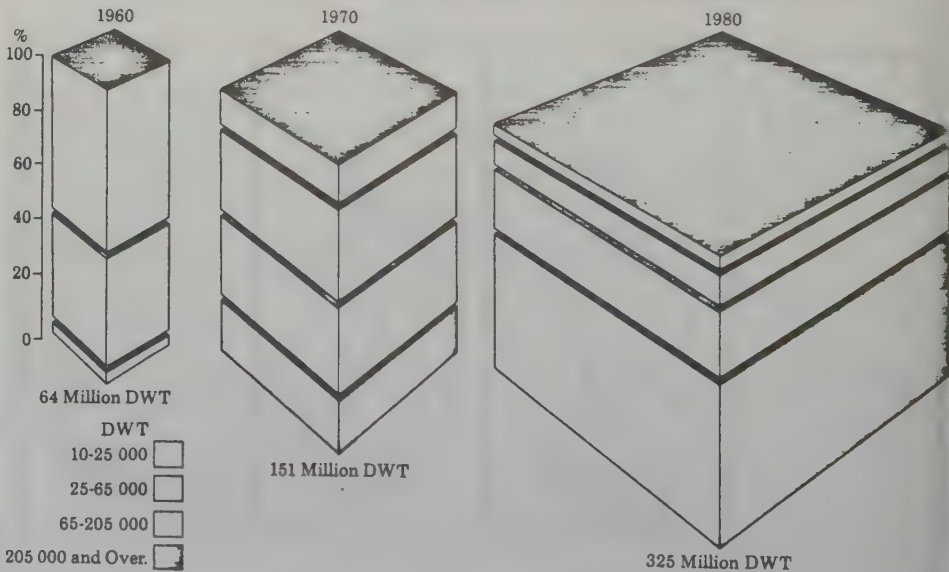
* Annual production as a percentage of reserves at beginning of year.

World Tanker Supply and Demand 1971-1980



*Annual average (including combined carriers in oil trade)

Composition of World Tanker Fleet at End 1960, 1970 and 1980.



World Oil Production 1980 and 1979

Country/Area	Million Tonnes		Percentage Change			Thousand Barrels Daily	
	1980	1979	1980 Share of Total	1980 over 1979	Annual Average 1975, 1980	1980	1979
U.S.A.							
—Crude Oil	427.9	424.7	13.9%	+ 0.8%	+ 0.6%	8 590	8 550
—Natural Gas Liquids	55.7	56.2	1.8%	- 1.0%	- 0.8%	1 565	1 585
Sub-Total	483.6	480.9	15.7%	+ 0.5%	+ 0.4%	10 155	10 135
Canada	80.3	83.8	2.6%	- 4.2%	- 0.8%	1 690	1 770
Total North America	563.9	564.7	18.3%	- 0.2%	+ 0.2%	11 845	11 905
Latin America							
Argentina	25.7	24.5	0.8%	+ 4.8%	+ 4.8%	490	470
Brazil	9.1	8.3	0.3%	+ 10.4%	+ 1.7%	185	170
Colombia	6.3	7.5	0.2%	- 15.0%	- 4.8%	125	150
Ecuador	10.0	10.5	0.3%	- 4.3%	+ 4.9%	205	215
Mexico	106.1	80.5	3.5%	+ 31.8%	+ 22.0%	2 130	1 620
Trinidad	10.6	10.8	0.3%	- 1.6%	- 1.1%	210	215
Venezuela	116.0	125.4	3.8%	- 7.5%	- 1.5%	2 240	2 425
Other Latin America	12.8	12.5	0.4%	+ 2.8%	+ 12.6%	270	260
Total Latin America	296.6	280.0	9.6%	+ 6.0%	+ 5.5%	5 855	5 525
Total Western Hemisphere	860.5	844.7	27.9%	+ 1.9%	+ 1.8%	17 700	17 430
Western Europe							
Austria	1.5	1.8	—	- 13.9%	- 5.2%	30	35
France	1.5	1.2	—	+ 25.0%	+ 7.9%	30	25
Italy	1.8	1.8	0.1%	+ 2.9%	+ 11.8%	30	30
Norway	25.8	18.8	0.8%	+ 37.3%	+ 22.7%	525	385
Turkey	2.7	2.8	0.1%	- 4.6%	- 2.7%	55	55
United Kingdom	80.4	77.9	2.6%	+ 3.3%	+ 125.6%	1 645	1 600
West Germany	4.8	4.8	0.2%	- 3.5%	- 4.2%	90	95
Yugoslavia	4.2	4.1	0.1%	+ 2.9%	+ 1.7%	85	85
Other Western Europe	3.5	3.3	0.1%	+ 4.4%	+ 0.5%	70	70
Total Western Europe	126.0	116.5	4.0%	+ 8.3%	+ 32.6%	2 560	2 380
Middle East							
Abu Dhabi	64.8	70.2	2.1%	- 7.7%	- 0.8%	1 345	1 460
Dubai	17.4	17.6	0.6%	- 1.1%	+ 6.6%	350	355
Iran	73.7	158.1	2.4%	- 53.4%	- 22.7%	1 480	3 175
Iraq	130.2	170.6	4.2%	- 23.7%	+ 3.2%	2 645	3 475
Kuwait	71.2	113.2	2.3%	- 37.1%	- 5.4%	1 425	2 270
Neutral Zone	27.8	29.4	0.9%	- 5.2%	+ 1.5%	535	570
Oman	14.2	14.8	0.5%	- 3.8%	- 3.7%	285	295
Qatar	23.0	24.7	0.7%	- 6.8%	+ 1.8%	470	510
Saudi Arabia	493.0	469.9	16.0%	+ 4.9%	+ 7.5%	9 990	9 555
Sharjah	0.5	0.7	—	- 28.3%	- 23.4%	10	15
Other Middle East	11.2	11.7	0.4%	- 4.2%	- 2.5%	215	225
Total Middle East	927.0	1 080.9	30.1%	- 14.2%	- 1.0%	18 750	21 905
Africa							
Algeria	48.4	56.4	1.6%	- 14.2%	+ 0.4%	1 040	1 215
Egypt	31.4	27.4	1.0%	+ 14.7%	+ 16.3%	635	550
Libya	86.3	100.7	2.8%	- 14.3%	+ 3.9%	1 790	2 090
Other North Africa	5.2	5.4	0.2%	- 4.1%	+ 3.0%	110	115
Gabon	8.8	10.2	0.3%	- 14.0%	- 4.7%	175	205
Nigeria	102.3	114.2	3.3%	- 10.4%	+ 2.9%	2 055	2 300
Other West Africa	14.5	13.1	0.5%	+ 10.6%	+ 6.8%	285	260
Total Africa	296.9	327.4	9.7%	- 9.3%	+ 3.6%	6 090	6 735
South Asia	11.4	14.8	0.4%	- 23.2%	+ 3.6%	230	300
South East Asia							
Brunei	11.5	11.9	0.4%	- 2.6%	+ 4.2%	235	240
Indonesia	78.6	78.8	2.6%	- 0.2%	+ 4.0%	1 580	1 590
Other South East Asia	15.0	15.8	0.5%	- 4.9%	+ 27.3%	305	310
Total South East Asia	105.1	106.5	3.5%	- 1.2%	+ 6.0%	2 120	2 140
Japan	0.4	0.5	—	- 9.6%	- 6.2%	10	10
Australasia	19.2	21.9	0.6%	- 12.2%	- 0.7%	400	455
U.S.S.R.	603.0	586.0	19.8%	+ 2.9%	+ 4.2%	12 215	11 870
Eastern Europe	18.7	20.0	0.6%	- 6.2%	- 1.3%	385	410
China	105.8	106.1	3.4%	- 0.3%	+ 7.3%	2 125	2 130
Total Eastern Hemisphere	3 213.5	3 380.6	72.1%	- 7.0%	+ 2.6%	44 885	48 335
World (excl. U.S.S.R., E. Europe & China)	2 346.5	2 513.2	76.2%	- 6.6%	+ 1.8%	47 880	51 355
of which OPEC Members	1 352.0	1 550.6	44.0%	- 12.8%	- 0.1%	27 335	31 425
World	3 074.0	3 225.3	100.0%	- 4.7%	+ 2.4%	62 585	65 765

World Oil Production

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Yearly % 1980 over 1970
Country/Area	Thousand Barrels Daily											
U.S.A.	9 635	9 465	9 440	9 210	8 795	8 375	8 130	8 245	8 705	8 550	8 590	- 1.1%
—Natural Gas Liquide	1 660	1 695	1 745	1 740	1 685	1 635	1 605	1 620	1 565	1 585	1 565	0.6%
Sub-Total	11 295	11 160	11 185	10 950	10 480	10 010	9 735	9 865	10 270	10 135	10 155	- 1.1%
Canada	1 475	1 585	1 830	2 115	2 000	1 735	1 605	1 610	1 575	1 770	1 690	+ 1.2%
Total North America	12 770	12 745	13 015	13 065	12 480	11 745	11 340	11 475	11 845	11 905	11 845	- 0.8%
Latin America												
Argentina	390	425	435	420	415	390	390	430	455	470	490	+ 2.3%
Brazil	165	170	165	165	175	170	170	165	165	170	185	+ 1.3%
Colombia	220	215	195	185	170	160	145	140	130	150	125	- 5.6%
Ecuador	5	5	80	210	175	160	185	190	205	215	205	+ 44.9%
Mexico	485	485	505	550	640	790	875	1 085	1 330	1 620	2 130	+ 16.1%
Trinidad	140	130	140	165	180	215	215	230	230	215	210	+ 3.8%
Venezuela	3 760	3 620	3 305	3 460	3 065	2 425	2 375	2 315	2 235	2 425	2 240	- 5.1%
Other Latin America	135	135	160	170	165	150	155	160	215	260	270	+ 7.1%
Total Latin America	5 300	5 185	4 985	5 325	4 985	4 460	4 510	4 715	4 965	5 525	5 855	+ 0.8%
Total Western Hemisphere	18 070	17 930	18 000	18 390	17 465	16 205	15 850	16 190	16 810	17 430	17 700	- 0.2%
Western Europe												
Austria	55	50	50	50	45	40	40	35	35	35	30	- 6.0%
France	45	35	30	25	20	20	20	20	20	25	30	- 4.2%
Italy	30	25	20	20	20	20	20	20	25	30	30	+ 0.9%
Norway	—	5	30	35	35	190	280	275	350	385	525	*
Turkey	70	70	65	70	65	60	50	55	55	55	55	- 2.7%
United Kingdom	†	†	†	†	†	30	240	765	1 095	1 600	1 645	+ 98.2%
West Germany	150	145	140	130	120	115	110	105	100	95	90	- 4.8%
Yugoslavia	60	60	65	65	70	80	80	80	85	85	85	+ 4.1%
Other Western Europe	40	35	30	45	70	70	70	55	55	70	70	+ 5.3%
Total Western Europe	450	425	430	440	445	625	910	1 410	1 820	2 380	2 560	+ 18.6%
Middle East												
Abu Dhabi	695	935	1 050	1 305	1 410	1 400	1 595	1 665	1 450	1 460	1 345	+ 6.9%
Dubai	85	125	155	220	240	255	315	320	360	365	350	+ 15.1%
Iran	3 845	4 565	5 050	5 895	6 060	5 385	5 920	5 705	5 275	3 175	1 480	- 9.1%
Iraq	1 565	1 700	1 465	2 020	1 970	2 260	2 415	2 350	2 560	3 475	2 645	+ 5.4%
Kuwait	2 785	2 975	3 055	2 810	2 330	1 885	1 965	1 835	1 945	2 270	1 425	- 6.5%
Neutral Zone	505	545	565	535	540	500	465	390	470	570	535	+ 0.7%
Oman	330	285	280	295	290	340	365	340	315	295	285	- 1.6%
Qatar	370	430	485	570	520	435	495	445	485	510	470	+ 2.7%
Saudi Arabia	3 600	4 545	5 785	7 440	8 350	6 970	8 525	9 235	8 315	9 555	9 990	+ 10.7%
Sharjah	—	—	—	—	30	40	35	30	20	15	10	*
Other Middle East	165	175	185	175	190	245	250	235	230	225	215	+ 3.0%
Total Middle East	13 945	16 280	18 075	21 265	21 930	19 715	22 345	22 550	21 425	21 955	18 750	+ 3.0%
Africa												
Algeria	1 040	780	1 060	1 095	1 010	1 020	1 075	1 150	1 230	1 215	1 040	—
Egypt	465	415	350	255	230	295	325	415	480	550	635	+ 2.9%
Libya	3 320	2 765	2 240	2 180	1 520	1 480	1 930	2 065	1 985	2 090	1 790	- 6.0%
Other North Africa	90	90	85	80	85	95	75	100	100	115	110	+ 2.0%
Gabon	110	115	125	150	200	225	225	220	210	205	175	+ 5.0%
Nigeria	1 085	1 530	1 815	2 055	2 260	1 785	2 065	2 085	1 895	2 300	2 055	+ 6.8%
Other West Africa	110	115	140	190	225	205	165	230	195	260	285	+ 10.2%
Total Africa	6 220	5 810	5 815	6 005	5 530	5 105	5 860	6 265	6 095	6 735	6 090	- 0.1%
South Asia	165	175	185	180	180	195	200	240	260	300	230	+ 3.4%
South East Asia												
Brunei	140	150	175	235	200	190	205	220	205	240	235	+ 5.2%
Indonesia	855	890	1 080	1 335	1 375	1 305	1 505	1 690	1 635	1 590	1 580	+ 6.4%
Other South East Asia	20	70	75	90	80	90	155	190	250	310	305	+ 32.7%
Total South East Asia	1 015	1 110	1 330	1 660	1 655	1 585	1 865	2 100	2 090	2 140	2 120	+ 7.7%
Japan	15	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10	- 5.5%
Australia	180	310	355	385	385	415	430	450	450	455	400	+ 8.4%
U.S.S.R.	7 145	7 630	8 105	8 685	9 290	9 935	10 525	11 055	11 595	11 870	12 215	+ 5.5%
Eastern Europe	355	365	385	385	395	400	400	410	430	410	385	+ 0.6%
China	565	735	845	1 100	1 320	1 490	1 675	1 880	2 090	2 130	2 125	+ 14.1%
Total Eastern Hemisphere	30 055	32 855	35 640	40 120	41 145	39 475	44 220	46 370	46 265	48 535	44 885	+ 4.1%
World (excl. U.S.S.R., E. Europe & China)	40 060	42 055	44 205	48 340	47 605	43 855	47 470	49 215	48 960	51 355	47 660	+ 1.8%
World	48 125	50 785	53 540	58 510	58 610	55 680	60 070	62 560	63 075	65 765	62 585	+ 2.7%

*greater than 300%. †less than 5 thousand barrels daily

World Oil Production

													Yearly Change 1980 over 1970	1980 over 1971
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980			
Country/Area	Million Tonnes													
U.S.A.	478.6	469.9	470.1	457.3	436.8	415.9	404.9	409.4	432.4	424.7	427.9	- 1.1%	+ 0.6%	
- Crude Oil	58.9	60.1	62.1	61.7	59.9	58.0	57.1	57.4	55.7	56.2	55.7	- 0.6%	- 0.8%	
- Natural Gas Liquids	537.5	530.0	532.2	519.0	496.7	473.9	462.0	466.8	488.1	480.9	483.6	- 1.1%	+ 0.4%	
Sub-Total	71.5	76.6	88.8	102.3	96.5	83.5	77.2	75.7	74.4	83.8	80.3	+ 1.2%	- 0.8%	
Canada	609.0	606.6	621.0	621.3	593.2	557.4	539.2	542.5	562.5	564.7	563.9	- 0.8%	+ 0.2%	
Total North America														
Latin America	20.4	22.1	22.6	22.0	21.6	20.3	20.4	22.5	23.6	24.5	25.7	+ 2.3%	+ 4.8%	
Argentina	8.0	8.3	8.1	8.1	8.5	8.4	8.3	8.0	8.0	8.3	9.1	+ 1.3%	+ 1.7%	
Brazil	11.2	11.0	10.0	9.4	8.7	8.1	7.4	7.0	6.6	7.5	6.3	- 5.6%	- 4.8%	
Colombia	0.2	0.2	3.8	10.2	8.7	7.9	9.1	9.1	10.0	10.5	10.0	+44.9%	+ 4.9%	
Ecuador	23.9	23.8	24.8	26.9	31.6	39.3	43.6	53.7	66.0	80.5	106.1	+16.1%	+22.0%	
Mexico	7.3	6.7	7.3	8.6	9.4	11.2	10.6	11.5	11.6	10.8	10.6	+ 3.8%	- 1.1%	
Trinidad	195.2	187.7	171.5	179.0	158.5	125.3	122.9	119.5	115.4	125.4	116.0	- 5.1%	- 1.5%	
Venezuela	6.5	6.4	7.5	7.9	7.7	7.1	7.2	7.3	10.3	12.5	12.8	+ 7.1%	+12.8%	
Other Latin America	272.7	266.2	255.6	272.1	254.7	227.6	229.5	238.6	251.5	280.0	296.6	+ 0.8%	+ 5.5%	
Total Latin America	881.7	872.8	876.6	893.4	847.9	785.0	768.7	781.1	814.0	844.7	860.5	- 0.2%	+ 1.5%	
Total Western Hemisphere														
Western Europe	2.8	2.5	2.5	2.6	2.2	2.0	1.9	1.8	1.8	1.8	1.5	- 6.0%	- 5.2%	
Austria	2.3	1.9	1.5	1.3	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.2	1.5	- 4.2%	+ 7.9%	
France	1.6	1.4	1.2	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.5	1.8	1.8	+ 0.9%	+11.8%	
Italy	—	0.3	1.6	1.8	1.7	9.3	13.8	13.5	17.2	18.8	25.8	*	+22.7%	
Norway	3.5	3.5	3.4	3.5	3.3	3.1	2.6	2.7	2.7	2.8	2.7	- 2.7%	- 2.7%	
Turkey	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	1.4	11.8	37.5	53.3	77.9	80.4	+98.2%	+125.6%	
United Kingdom	7.5	7.4	7.1	6.6	6.2	5.7	5.5	5.4	5.1	4.8	4.6	- 4.8%	- 4.2%	
West Germany	2.9	3.0	3.2	3.3	3.5	3.9	3.9	4.0	4.1	4.1	4.2	+ 4.1%	+ 1.7%	
Yugoslavia	2.1	1.8	1.7	2.4	3.5	3.4	3.6	2.7	2.8	3.3	3.5	+ 5.3%	+ 0.6%	
Other Western Europe	22.8	21.9	22.3	22.6	22.6	30.8	45.3	69.7	89.6	116.5	126.0	+18.6%	+32.6%	
Total Western Europe														
Middle East	33.4	44.9	50.6	62.6	67.7	67.3	76.8	80.0	69.7	70.2	64.8	+ 6.9%	- 0.8%	
Abu Dhabi	4.3	6.2	7.6	10.8	12.0	12.6	15.6	15.8	18.0	17.6	17.4	+15.1%	+ 6.6%	
Dubai	191.3	227.0	251.9	293.2	301.2	267.7	295.0	283.5	262.3	158.1	73.7	- 9.1%	-22.7%	
Iran	76.9	83.5	72.1	99.0	96.7	111.0	118.8	115.2	125.7	170.6	130.2	+ 5.4%	+ 3.2%	
Iraq	139.1	148.8	153.0	140.4	116.3	94.0	98.2	91.5	97.0	113.2	71.2	- 6.5%	- 5.4%	
Kuwait	26.0	28.3	29.3	27.6	28.0	25.8	24.4	20.8	21.9	29.4	27.8	+ 0.7%	+ 1.5%	
Neutral Zone	16.6	14.4	14.2	14.7	14.5	17.1	18.4	17.1	15.8	14.8	14.2	- 1.6%	- 3.7%	
Oman	17.7	20.5	23.2	27.3	24.9	21.0	23.9	21.6	23.6	24.7	23.0	+ 2.7%	+ 1.8%	
Qatar	178.0	225.0	287.2	367.9	412.4	343.9	421.6	455.0	409.8	469.9	493.0	+10.7%	+ 7.5%	
Saudi Arabia	—	—	—	—	1.4	1.9	1.8	1.4	1.1	0.7	0.5	*	-23.4%	
Sharjah	8.4	9.1	9.5	9.0	9.9	12.8	13.1	12.2	11.9	11.7	11.2	+ 3.0%	- 2.5%	
Other Middle East	691.7	807.7	898.6	1 052.5	1 085.0	975.1	1 107.6	1 114.1	1 058.8	1 080.9	927.0	+ 3.0%	- 1.0%	
Total Middle East														
Africa	48.5	36.5	49.8	51.2	47.1	47.5	50.1	53.5	57.2	56.4	48.4	—	+ 0.4%	
Algeria	23.5	21.0	17.6	13.0	11.5	14.8	16.4	21.0	24.2	27.4	31.4	+ 2.9%	+16.3%	
Egypt	159.8	133.1	108.2	104.9	73.3	71.3	93.3	99.4	95.5	100.7	86.3	- 6.0%	+ 3.9%	
Libya	4.3	4.2	4.0	3.8	4.0	4.5	3.5	4.6	4.7	5.4	5.2	+ 2.0%	+ 3.0%	
Other North Africa	5.4	5.8	6.3	7.5	10.0	11.2	11.2	11.1	10.5	10.2	8.8	+ 5.0%	- 4.7%	
Gabon	52.9	74.7	88.9	100.1	112.2	88.8	102.9	103.6	93.9	114.2	102.3	+ 6.8%	+ 2.9%	
Nigeria	5.5	5.8	7.3	9.5	11.3	10.4	8.4	11.6	9.9	13.1	14.5	+10.2%	+ 6.8%	
Other West Africa	299.9	281.1	282.1	290.0	269.4	248.5	285.8	304.7	295.9	327.4	296.9	- 0.1%	+ 3.6%	
Total Africa														
South Asia	8.2	8.6	9.2	9.0	8.9	9.6	10.0	11.9	12.9	14.8	11.4	+ 3.4%	+ 3.6%	
South East Asia														
Brunei	6.9	7.5	8.6	11.6	10.0	9.4	10.2	10.9	10.1	11.9	11.5	+ 5.2%	+ 4.2%	
Indonesia	42.2	44.1	53.4	66.0	67.9	64.6	74.6	83.5	81.0	78.8	78.6	+ 6.4%	+ 4.0%	
Other South East Asia	0.9	3.5	3.7	4.4	4.0	4.5	7.7	9.4	12.3	15.8	15.0	+32.7%	+27.3%	
Total South East Asia	50.0	55.1	65.7	82.0	81.9	78.5	92.5	103.8	103.4	106.5	105.1	+ 7.7%	+ 6.0%	
Japan	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.4	- 5.5%	- 6.2%	
Australasia	8.6	15.0	16.8	18.5	18.4	19.9	20.5	21.4	21.4	21.9	19.2	+ 8.4%	- 0.7%	
U.S.S.R.	353.0	377.1	400.4	429.0	458.9	490.8	519.7	545.8	572.5	586.0	603.0	+ 5.5%	+ 4.2%	
Eastern Europe	17.6	18.2	19.3	19.2	19.7	20.0	20.0	20.0	21.0	20.0	18.7	+ 0.6%	- 1.3%	
China	28.2	36.7	42.1	54.8	65.8	74.3	83.6	93.6	104.1	106.1	105.8	+14.1%	+ 7.3%	
Total Eastern Hemisphere	1 490.8	1 622.1	1 757.2	1 978.3	2 031.3	1 948.1	2 185.6	2 285.6	2 280.1	2 380.6	2 213.5	+ 4.1%	+ 2.6%	
World (excl. U.S.S.R., E. Europe & China)	1 963.7	2 062.9	2 172.0	2 368.7	2 334.8	2 148.0	2 331.0	2 407.3	2 386.5	2 513.2	2 346.5	+ 1.5%	+ 1.5%	
World	2 362.5	2 494.9	2 633.8	2 871.7	2 879.2	2 733.1	2 954.3	3 066.7	3 094.1	3 225.3	3 074.0	+ 2.7%	+ 2.4%	

L e b e n s l a u f

Am 19.9.1955 wurde ich als Tochter der Zahnärzte Dr.Christian Nehlmeyer und Dr.Adelheid Nehlmeyer, geb.Kubelke in Lemgo geboren. Von 1962 - 1966 besuchte ich die Volksschule in Unna und wechselte im Anschluß auf das Annette-von-Droste-Hülshoff-Gymnasium in Unna. Nach einem Schüleraustausch in den Vereinigten Staaten erfolgte aufgrund der zwischenzeitlich durchgeführten Schulreform ein Wechsel an das Neusprachliche Gymnasium in Kamen; dort absolvierte ich am 4.Juni 1975 die Reifeprüfung.

Das Studium der Rechte begann ich im gleichen Jahr an der Westfälischen Wilhelms - Universität in Münster. Es erfolgten im Verlaufe des Studiums Studienaufenthalte in den Vereinigten Staaten, in Südafrika und in Hong Kong. Am 29.Juli 1981 legte ich vor dem Justizprüfungsamt beim Oberlandesgericht Hamm die erste juristische Staatsprüfung ab. Im Dezember 1981 trat ich meinen Referendardienst am Landgericht Dortmund an, den ich am 28.August 1984 mit der zweiten juristischen Staatsprüfung vor dem Landesjustizprüfungsamt in Nordrhein - Westfalen beendete. Seit dem 19.10.1984 bin ich als zugelassene Rechtsanwältin am Landgericht Dortmund tätig. Am 5.März 1986 heiratete ich den Regierungsrat Bernhard Günzel und führe seitdem den Namen Nehlmeyer-Günzel.

